

إنترناشيونال

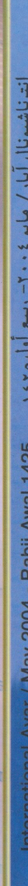
مجلة مختلفة لقارئ مختلف

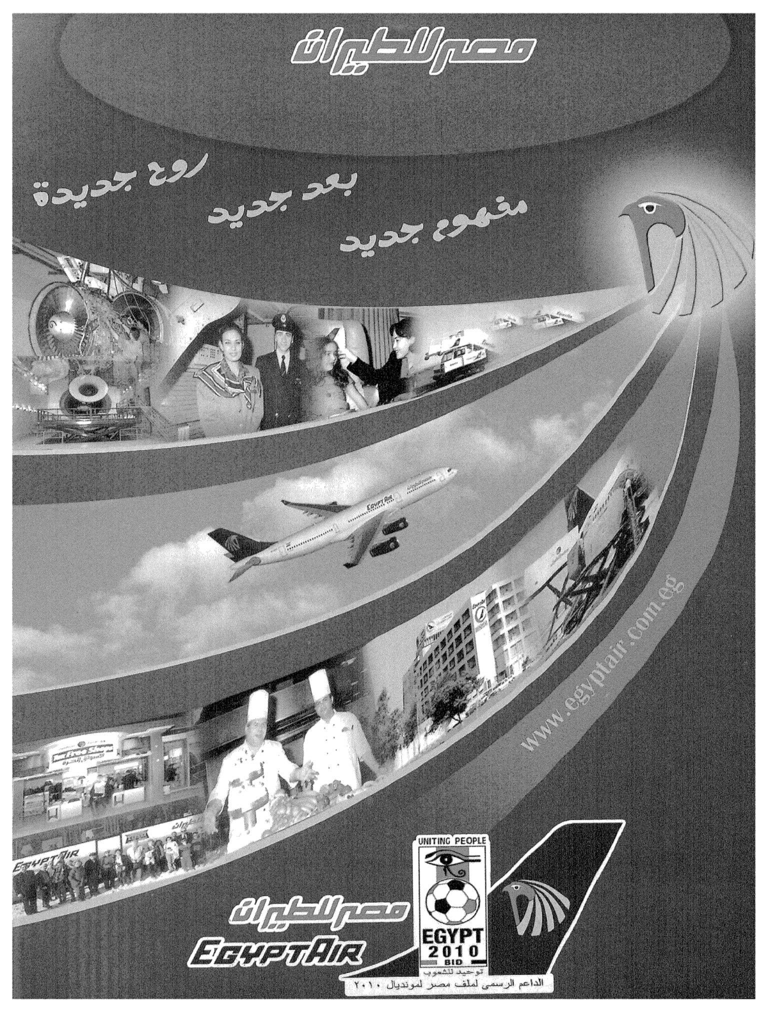
مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
تصدر من بيروت شهرياً
وتوزع فى جميع أنحاء العالم

INTERNATIONAL

KHALED RAAFAT

- غرفة ملاحة الإسكندرية ونظرة مستقبلية لميناء الإسكندرية
- اللجنة الفنية للنقل البحرى
  وحوار مع أمين عام إتحاد الموانى البحرية العربية
- حوار مع خريجى أول دفعة من معهد النقل الدولى واللوجستيات
- برنامج الحلقة النقاشية حول المرأة
  والمشروعات الصغيرة والمتوسطة بأقليم الإسكندرية
- توصيات المؤتمر الدولى للجمعية العربية للملاحة Melaha 2004
- الفرعون الصغير يحقق الحلم القديم للسويسريين
- FIATA NEWS


إنترناشيونال آيار / مايو ٢٠٠٤- ربيع أول ١٤٢٥
International Ayar / May 2004 - Rabii Awal 1425



مصر للطيران
روح جديدة
بعد جديد
مفهوم جديد
www.egyptair.com.eg
UNITING PEOPLE
EGYPT
2010
BID
توحيد للشعوب
مصر للطيران
EGYPTAIR
الداعم الرسمي لملف مصر لمونديال ٢٠١٠

ولنا كلمة

بقلم
مستشار التحرير

العراق المغلوب على أمره

مضى أكثر من عام على غزو الولايات المتحدة وحلفائها للعراق، وإستخدامها الأسلحة المحرمة دولياً منذ أن وطئت أقدامها البلد العربي الشقيق، وإعتقالها الآلاف من العراقيين، ومداهمتها المصارف والإستيلاء على مليارات الدولارات ..

لقد تخلص العراق من نظام صدام حسين ليجد نفسه محتلاً وقد عم الدمار كل مكان وسط الفوضى وغياب الأمن وإنتشار أعمال العنف التى أودت بحياة الآلاف من العراقيين والجنود الغازية.

لقد كانت هناك إعتراضات من بعض الشخصيات الأمريكية بخصوص هذا الغزو من أهمها:

* تأكيد هانز بليكس رئيس مفتشى الأمم المتحدة - قبل إعلان الحرب - أنه لم يتم العثور على وجود أسلحة أو برامج تتعلق بأسلحة الدمار الشامل فى العراق.

* تأكيد الكاتب الأمريكي جيوفراى ويتكروفت على أن الحرب ماهى إلا صورة من حرب السويس التى خاضتها فرنسا وبريطانيا عام ١٩٥٦

* خطاب الأسقف أيزموند تونو الحاصل على جائزة نوبل الذى ألقاه فى لندن مطالباً فيه الرئيس بوش وتونى بلير الإعتذار لحربهما غير الأخلاقية على العراق والتى هزت أمن العالم.

* إعتراف ديفيد كاى كبير المفتشين الأمريكيين فى شهادته أمام أعضاء الكونجرس بأن الكل كان مخطئ ولا توجد أسلحة دمار شامل فى العراق.

لقد تعرض الرئيس بوش لضغوط كثيرة بالنسبة لسياسته نحو العراق خاصة بعدما كشف إستطلاع للرأى العام الأمريكي أن ٥٣٪ من الأمريكيين لايؤيدون أسلوب إدارة الرئيس الأمريكي للوضع فى العراق، كما أن الإستطلاع التى أجراه معهد "بيو" للأبحاث أفاد أن ٥٧٪ من الأمريكيين لا يرون لدى بوش خطة واضحة لحل الوضع القائم فى العراق، وبالرغم من ذلك فقد أكد الرئيس الأمريكي أن بلاده لن ترضخ أمام الإعتداءات والعنف العراقي، وأن الوجود الأمريكي سيستمر لحين إقامة الديمقراطية.

لقد تأكدت أكذوبة وجود أسلحة دمار شامل فى العراق، ولذا فان الأسباب الرئيسية لخوض هذه الحرب تصدعت وإنهارت، ولاتجد الولايات المتحدة حتى الآن أى مبرر لهذا الغزو اللهم إلا ما قاله كولين باول وزير الخارجية من أن صدام حسين كان يمتلك النية لإنتاج الأسلحة المحظورة وهذا سبباً كافي لغزو العراق.

لقد كان من الواجب الإعتراف بسوء التقدير خاصة بعد النقد العالمى الذى تزايدت حدته سواء فى الولايات المتحدة أو أنحاء العالم.

إن الإدارة الأمريكية إندفعت دون حساب للعواقب، وأن لها ولحلفائها الإعتراف بأخطائهم بدلاً من التمادى فى الحرب ضد شعب العراق.

إن أعمال العنف والمقاومة تصاعدت بشكل خطير فى العراق، ولابد من مسارعة الدول المشاركة فى إحتلاله بإعادة النظر فى سياستها والتحرك السريع لإتخاذ الإجراءات اللازمة لنقل السيادة إلى الشعب العراقي، كما أن العالم مطالب بالمسارعة لإنقاذه، وعلى الأمم المتحدة القيام بدور لتحقيق الإستقلال الفورى والكامل للعراق والإشراف على المرحلة الإنتقالية لأن إستقرار العراق ونشر الديمقراطية فى ربوعه يعتبر إستقراراً وأمناً للشرق الأوسط بل والعالم كله ..

عاصم السيد أحمد



إقرأ فى هذا العدد

ندوات ومؤتمرات

حوارات

تقارير

إقرأ لهؤلاء

الاشتراك السنوى

الجمهورية اللبنانية ٢٤٠٠٠ ليرة لبنانية ، جمهورية مصر العربية ٥٠ جنيهاً مصرياً ، باقى الدول العربية و دول العالم ٤٠ دولار أمريكى

ثمن بيع النسخة الواحدة

لبنان ٢٠٠٠ ليرة لبنانية - مصر ٣ جنيهات مصرية - باقى الدول العربية ٣ دولار أمريكى - للسفن التجارية ٢ دولار أمريكى

انترناشيونال
International

إنترناشيونال

مجلة دورية دولية متخصصة فى النقل البحرى وعلاقته بمنظومات النقل والتجارة والتأمين والسياحة

تصدر بترخيص من وزارة الاعلام اللبنانية بالقرار رقم ٢٠٤ لسنة ١٩٩٨

مستشار التحرير
ربان عاصم السيد أحمد

رئيس التحرير و المدير المسئول
ربان حسان محي الدين شعبان

المستشار القانونى
دكتور على عوض حسن

مشرف التحرير
عبد السلام السيد أحمد

الكاتب والمراسلون

لبنان

المركز الرئيسى ص.ب. ١٤/٦٤٦١ بيروت
هاتف /فاكس ٣٠٢٨٣٦-١-٩٦١+
محمول ٩٥٤٥٥٦-٣-٩٦١+

مصر

اسكندرية

ت/ ف ٤٢٧٥١١٧(٠٣)(٢+)

E-Mail : assem355@hotmail.com

سى جول تليفون: ٥٧٤٥٨٥٠(٠٣) (٢+)
فاكس : ٥٧٦٠٥٣٣(٠٣) (٢+)

السويس

* المراسل : ربان / أحمد بدوى
محمول : (٠١٢٣١٨٤٣٢٠)(٢+)

* المراسل : عبد الرحيم مصطفى
محمول : (٠١٢٤٦١٤٩٢٤)(٢+)

الإسماعيلية

* المراسل: محمد حسين صالح
تليفون: ٣٤٦٠٨١ (٠٦٤)(٢+)

E-mail: Fagr1@ hotmail. com.

سوريا

* المراسل : ربان ابراهيم سليم دير عطانى
تليفون وفاكس: ٧١١٩٩٩-٤٣-(٩٦٣)+

السعودية - جدة

تليفون : ٦٣٦٩٩٨٥-٢-٩٦٦ +
فاكس : ٦٣٦٩٤٥٩-٢-٩٦٦ +

الامارات العربية المتحدة - دبى

* المراسل : شريف صلاح مختار
ص ب ٢٦٨٨٢ دبى - محمول ٦٥١٦٥٢٠(٧١)(٩٧١+)

الولايات المتحدة الأمريكية

نيويورك

* المراسل : محمد محمود المغازى
٣٨١٩١٨٣-٧١٨-(١+)

الوكالة المتحدة للشحن والسياحة

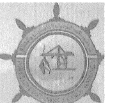
بناية الخضرى - كورنيش المزرعة

بيروت - لبنان

تليفون : ٢١٥٥٧٨ (٠٣) ٩٦١ +
تليفاكس : ٣١١٦٧٩ (٠١) ٩٦١ +
٣١١٦٨٩ (٠١) ٩٦١ +

توزع فى جميع انحاء العالم

الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى



شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع

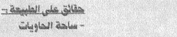
PORT SAID CONTAINERS & CARGO HANDLING CO.

مقدمة :-

قامت الشركة بتحقيق الآتى :-

★ إستكمال أعمال التعميق أمام رصيف الحاويات لاستقبال سفن الحاويات من الجيل الخامس
★ حجم تداول قدرة ٥٦٩٠٠٠ حاوية مكافئة
★ إضافة مساحة تخزينية قوامها ١١٠٠٠٠ م٢ لتصبح المساحة التخزينية الإجمالية للمحطة ٤٣٥٠٠٠ م٢
★ معدل تداول ٢٥ حاوية / ساعة للونش الواحد.
★ إضافة ونش عملاق "Super post panamax" فى سبتمبر ٢٠٠٣

السيد اللواءبحرى/ جلال ياسين
رئيس مجلس الإدارة



حقائق على الطبيعة :-

- ساحة الحاويات	٤٣٥,٠٠٠ م٢
- الطاقة السنوية للمحطة	٧٠٠,٠٠٠ حاوية٢ مكافئة
- المخزن مشترك LCL	٦٠٠٠م٢
بطاقة تخزينية	٢٥٠ حاوية مكافئة
- حاويات الثلاجة	٣٦٠ وحدة - مصدر كهربى
- طاقة ورشة صيانة الحاويات	٦٠٠ حاوية مكافئة / شهريا
- النقل بالقطار	محطة واحدة



خطة التطوير لعام٢٠٠٣/٢٠٠٤

- توريد عدد ٦ ونش ساحة (Reach Stacker) .
- توريد عدد ٨ جرار موانئ بالمقطورة .
- توريد عدد ٢ ونش ساحة عملاق (R.T.G)(TRANS TAINE)



الميناء الجاف:

- فى ١٤ نوفمبر عام ١٩٩٦ تم إنشاء الميناء الجاف على مساحة ٥٠,٠٠٠م٢ بمدينة العاشر من رمضان على بعد ٥٠ كم من القاهرة وتعتبر من أكبر المدن الصناعية بجمهورية مصر العربية .
- الميناء مجهز بأحدث المعدات لخدمة المصدرين المصريين ومستخدمى الميناء من جميع أنحاء العالم .
- طاقة المحطة ٦٠٠ حاوية مكافئة بضائع عامة / سيارات .
- مساحة المخزن المشترك ٢٠٠٠ م٢ .

نظام الحاسب الآلى :-

- تتبادل المحطة بيانات السفن إلكترونيا بإستخدام نظم EDI حيث يتم تبادل رسالة (BAPLIE FILE) مع العديد من الخطوط الملاحية بنجاح ويتم تبادل رسائل MOVINS,CODECO,COARRI Files
- إستخدام أجهزة كمبيوتر محمول لاسلكيا RDT للسيطرة على عمليات التشغيل .



المعدات :-

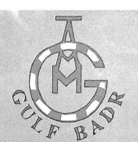
- ٣ ونش رصيف عملاق حمولة ٤١ طن .
- ٤ ونش رصيف عملاق (SUPER POST PANAMAX) حمولة ٤٠ طن
- طول ذراع الونش ٤٤,٥ م قادرة على تداول ١٦ صف (ROW)
- ونش رصيف عملاق "Super Post Panamax" حمولة ٦٠ طن
طول ذراع الونش ٥٠م قادر على تناول ١٨ صف (ROW)
- ٢ ونش رصيف متحرك (Mobile Crane) ٨٠ . ١٠٠ طن .
- ٦ ونش ساحة عملاق ترانستيز R.T.G.
- ٢٧ ونش ساحة ريتش ستيكر R.S.
- ٤٧ جرار موانئ بالمقطورة .

نشاط تداول البضائع:

★ الطاقة التخزينية للبضائع الصب ٥٥,٠٠٠ طن
★ معدل التداول ٨٠٠٠ طن يوميا
★ يتم بالشركة تداول جميع أنواع البضائع العامة والحبوب الصب بكفاءة عالية وقوى بشرية على مستوى عالى من الخبرة
★ تمتلك الشركة منشأين عائمين بمعدل تفريغ ٢٦٠ طن / الساعة للمنشأ الواحد
★ جارى إنشاء صومعة للغلال بسعة تخزينية قوامها ٣٠,٠٠٠ طن لتصبح السعة التخزينية الإجمالية لصوامع غلال الشركة ٨٠,٠٠٠ طن

Tel: 002 066 237152/ 002 066 235862
Fax: 002 066 339347/ 002 066 220419

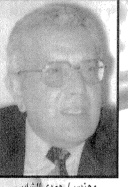
P.O.BOX: 1239 PORT SAID , EGYPT
Web site: www.pscchc.com
E-mail:info@pscchc.com




فخامة الرئيس
محمد حسنى مبارك

ALEXANDRIA PORT AUTHORITY


رئيس الوزراء
دكتور. عاطف عبيد


مهندس/ حمدى الشايب
وزير النقل

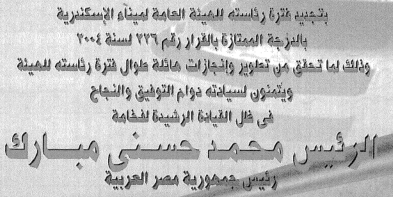
شركة جلف بدر
الأستاذ/ أحمد حلمى بدر
والأستاذ/ بهاء حلمى بدر
والدكتور/ محمد بهاء حلمى

وجميع العاملين بالشركة
يتقدمون بالتهنئة القلبية

للسيد اللواء بحرى
محمد أحمد إبراهيم يوسف
رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة لميناء الإسكندرية
على الثقة الغالية التى أولاها سيادته
معالى الدكتور
عاطف عبيد
رئيس مجلس الوزراء المصرى

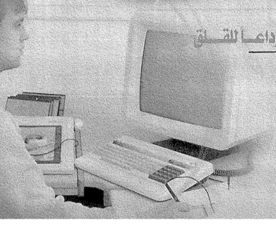

لواء بحرى/ عصام بدوى
رئيس قطاع النقل البحرى




بتجديد فترة رئاسته للهيئة العامة لميناء الإسكندرية
بالدرجة الممتازة بالقرار رقم ٢٢٦ لسنة ٢٠٠٤
وذلك لما تحقق من تطوير وإنجازات هائلة طوال فترة رئاسته للهيئة
ويتمنون لسيادته دوام التوفيق والنجاح
فى ظل القيادة الرشيدة لفخامة
الرئيس محمد حسنى مبارك
رئيس جمهورية مصر العربية


لواء بحرى / محمد يوسف
رئيس هيئة ميناء الإسكندرية





مكتب القاهرة : ٢٩ ش فريد - هليوبوليس - القاهرة - مصر
ت:٤١٤٩٩٤٤-٤١٨٤٤٢٣-٤١٨٤٢٨٣-٢٠٢+ فاكس :٤١٨٤٤٢٨-٤١٤٨٨٧٧- ٢٠٢+
مكتب الأسكندرية :عمارة ٤٧ ش ١٠ عمارات ضباط مصطفى كامل - الأسكندرية
ت: ٥٢٣٠٤٥٠-٥٤٥٤٩٠٤-٢٠٣+ فاكس: ٥٢٣٠٤٦٠-٢٠٣+
مكتب ميناء السخنة:العين السخنة - السويس
ت: ٧١٠٠٨٠-٢٠٦٢+ فاكس:٧١٠٠٨١-٢٠٦٢+
مكتب بورسعيد: ٢١ ش الجبرتى - بورسعيد - مصر
ت: ٣٥٢٩٤٠-٣٥٢٩٤١-٢٠٦٦+ فاكس: ٣٥٢٩٤٣-٢٠٦٦+
مكتب مطار القاهرة :مطار القاهرة الدولى - مركز التصدير الدولى - مكتب رقم ٢٠٤
ت: مباشر ٢٦٧١٤٦٨-٢٠٢+ ٢٦٧٠٦٧١-٢٦٧٠٦٧٢-٢٠٢+ داخلى ٢٠٤

أجندة إنترناشيونال

* تقام البطولة الأفريقية للسباحة بالمغرب فى المدة من ١ إلى ٧ مايو الجارى.
* تحتفل الأمة الإسلامية بالمولد النبوى الشريف يوم ٢ مايو الجارى أعاده الله على الأمة الإسلامية باليمن والبركات.
* يتم إفتتاح معرض ومؤتمر أفريقيا تيليكوم الذى يقام بمركز القاهرة الدولى للمؤتمرات يوم ٣ مايو الجارى، ويشارك فيه ٤٠٠ شركة تمثل ٣٨ دولة.
* يقام يوم ٥ مايو الجارى الإحتفال بعيد العمال بالمركز الدولى للمؤتمرات حيث يلقى الرئيس حسنى مبارك خطاباً شاملاً بهذه المناسبة.
* تحتفل الإسكندرية يوم ٥ مايو الجارى بإفتتاح الدورة الثانية من معرضها الدولى للسيارات.
* تنظم مجموعة الإعداد بوزارة الكهرباء والطاقة المصرية يوم ٦ مايو الجارى المؤتمر الدولى الموسع بالوزارة تحت رعاية الدكتور عاطف عبيد رئيس الوزراء، حيث سيتم عرض برامج وخطط قطاع الكهرباء.
* تجرى إنتخابات مجلس إدارة جديد لنادى القضاة بالإسكندرية يوم ٧ مايو الجارى.
* تقام البطولة الأفريقية للمصارعة فى الفترة من ٨ إلى ١٤ مايو الجارى على بساط مجمع الصالات باستاد القاهرة الدولى.
* تعقد ندوة «مائدة مستديره فى لندن يوم ١٣ مايو الجارى لمناقشة سبل تنشيط السياحة البريطانية فى مصر.
* يتم فى منتصف شهر مايو الجارى إستصدار قرار دولى جديد يقر عملية نقل السلطة فى العراق إلى حكومة عراقية.
* يعقد المؤتمر الإقتصادى لمنتدى دافوس خلال الفترة من ١٥ إلى ١٧ مايو الجارى فى منطقة البحر الميت بالأردن لمناقشة عمليات الإصلاح والموضوعات التى تحتاجها المنطقة.
* تنظم الجمعية المصرية للجودة بالتعاون مع مركز تحديث الصناعة المؤتمر السنوى الدولى الثالث للجمعية الذى يعقد فى الفترة من ١٦ إلى ١٧ مايو الجارى بالقاهرة، ويشارك فيه كافة القطاعات الصناعية والخدمية المهتمة برفع القدرة التنافسية للمنتجات والخدمات المصرية والتواجد القومى فى الأسواق العالمية.
* تنطلق بطولة فرنسا المفتوحة للتنس على ملاعب رولان جاروس فى ٢٤ مايو الجارى، وتستمر حتى ٦ يونيو القادم، ويصل إجمالى مبلغ الجوائز إلى ١٣٢٦٣٢٨٠ يورو.
* يعقد المؤتمر التعاونى العام الثانى فى شهر مايو الجارى تحت رعاية الرئيس محمد حسنى مبارك، ويناقش المؤتمر إستراتيجية العمل التعاونى حتى عام ٢٠٢٠، وسيتم منح ١٥ وساماً لرواد الحركة التعاونية المصرية.
* تحتضن الأردن خلال شهر مايو الجارى مؤتمر رؤوساء برلمانات دول جوار العراق الذى دعا إليه الإتحاد البرلمانى الدولى، ويخصص المؤتمر للموضوع العراقى وسبل الخروج من الأزمة والعودة إلى الإستقرار.
* يقوم وفد رفيع المستوى برئاسة عبد الرحمن بن حمد العطية الأمين العام لمجلس التعاون الخليجى بزيارة رسمية للصين خلال الفترة من ٣٠ مايو الجارى إلى ٢ يونيو القادم، وذلك للتوقيع على إتفاقية إطار التعاون الإقتصادى والإستشارى والفنى، والإعلان عن إقامة منطقة للتجارة الحرة بين الصين ودول المجلس.

بيان بعدد الحاويات المتداولة

حاوية مكافئة ٢٠ قدم

الميناء	برسم البلد			الترانزيت			إجمالى عام
	وارد	صادر	جملة	وارد	صادر	جملة	
الإسكندرية	١٤٢٥٦	٨٨٢٩	٢٣٠٨٥	٥٤	٨٦	١٤٠	٢٣٢٢٥
الدخيلة	١٣٨٦٥	٩٧٤٠	٢٣٦٠٥	٤٥٩	٤٧٤	٩٣٣	٢٤٥٣٨
بورسعيد	٣٧٧٨	٥٦٥٣	٩٤٣١	٢٧٧٧٦	٢٥٤٨٦	٥٣٢٦٢	٦٢٦٩٣
دمياط	٢٨٦٨	٨٢٩٥	١١١٦٣	٣٤١٨٩	٣٣٢٢٦	٦٧٤١٥	٧٨٥٧٨
السويس	١٢٦	١٠٦	٢٣٢	٠	٠	٠	٢٣٢
السخنة	٤٢٨٣	٦١٨٧	١٠٤٧٠	٣٢٣٦	٠	٣٢٣٦	١٣٧٠٦
إجمالى عام	٣٩١٧٦	٣٨٨١٠	٧٧٩٨٦	٦٥٧١٤	٥٩٢٧٢	١٢٤٩٨٦	٢٠٢٩٧٢



وزارة النقل
قطاع النقل البحرى
بنك معلومات النقل البحرى المصرى
٤ شارع البطالسة – الأسكندرية
ت: ٤٨٦٩٤٥١ – ٤٨٦٩٨٣٦ فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤

حركة الموانى المصرية
خلال شهر فبراير ٢٠٠٤

بيان الواردات

الكمية بالألف طن

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	بورسعيد	العريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	السخنة	الإجمالى
بضاعة عامة	٣٦٤,٩	٣٢٠,٥	٤٩,٢	٠,٠٠	٩٦,٥	٤٣,٠	٠,٢	٤,١	٧٩,٩	٩٥٨,٤
صب جاف	١٧,٥	١٨١,٥	١١٤,٤	٠,٠٠	٤٧٩,٢	٤٣,٨	٦٣,٠	٠,٠	٠,٠	٨٩٩,٣
أتربة وخامات	٣٨,١	٥٨٢,٢	٨,٢	٠,٠٠	٣٤,٤	٣,٥	٣٤,٠	٠,٠	٠,٠	٧٠٠,٤
ذات طبيعة خاصة	١٤٩,٣	٠,٠	٠,٠	٠,٠٠	١٩,٨	٣٩,٩	٠,٠	٠,٤	٠,٠	٢٠٩,٤
أسمدة وأملاح	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠٠	٠,٠	٢,٠	٠,٠	٠,٣	٠,٠	٢,٣
صب سائل	٣٠١,٤	٥,٦	٠,٠	٠,٠٠	٣٣,٤	١٥٠,٩	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٤٩١,٣
إجمالى	٨٧١,٢	١٠٨٩,٨	١٧١,٨	٠,٠٠	٦٦٣,٢	٢٨٣,١	٩٧,١	٤,٨	٧٩,٩	٣٢٦١,١
ترانزيت	٠,٧	٦,٥	٢٤١,٧	٠,٠٠	٢٧٠,٢	٩,٢	٠,٠	٠,٠	٤٢,٠	٥٧٠,٣
الإجمالى العام	٨٧١,٩	١٠٩٦,٣	٤١٣,٥	٠,٠٠	٩٣٣,٤	٢٩٢,٤	٩٧,١	٤,٨	١٢١,٩	٣٨٣١,٤

بيان الصادرات

الكمية بالألف طن

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	بورسعيد	العريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	السخنة	الإجمالى
بضاعة عامة	١٦٦,٦	٨٦,٩	٤٢,٢	٠,٠	٧١,٣	٤٣,٨	٠,٣	٧,٢	٤٤,٤	٤١٨,٠
حاصلات زراعية	١٥٨,٠	٠,٠	٣,٥	٠,٠	٢٠,٥	١٩,٩	٠,٠	٢٤,١	٠,٠	٢٢٦,١
صب جاف	٠,٠	٣,٤	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٣,٤
أتربة وخامات	٧٥,٧	١٧٠,٢	٠,١	٦٣,١	٤٣١,٩	٦١,٩	١٥٨,٥	١,٠	١٢٠,٤	٩٦٢,٣
ذات طبيعة خاصة	٠,٤	٣,٠	٠,٠	٠,٠	٢,٦	٣,١	٠,٠	٠,٦	٠,٠	٩,٧
أسمدة وأملاح	٠,٠	٢,٦	٧,٣	٧,٩	٥٩,٤	٧,٥	٠,٠	٢,٠	٠,٠	٨٦,٧
صب سائل	٦٠,١	٢٤٥,٦	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٣٠٥,٧
إجمالى	٤٦٠,٨	٥١١,٤	٥٣,١	٧١,٠	٥٨٥,٦	١٣٦,٣	١٥٨,٨	٣٥,٠	١٦٤,٧	٢١٧٦,٧
ترانزيت	١,٣	٦,١	٢٥٠,٤	٠,٠	٢٨٥,٤	١٤,٤	٠,٠	٠,٠	٢٧,٤	٥٨٤,٩
الإجمالى العام	٤٦٢,١	٥١٧,٥	٣٠٣,٤	٧١,٠	٨٧١,١	١٥٠,٦	١٥٨,٨	٣٥,٠	١٩٢,١	٢٧٦١,٦

عدد السفن الواردة

البيان	إسكندرية	الدخيلة	بورسعيد	العريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	السخنة	الإجمالى
بضاعة عامة	١٧٢	٥٩	١٤٩	٠	١٤٠	١١	٠	٠	٧	٥٣٨
صب جاف	١	٣	٢	٠	٨	١	١	٠	٠	١٦
أتربة وخامات	٢	١١	٢	١٢	٢٢	١	١	٠	٠	٥١
ذات طبيعة خاصة	٤١	١	٠	٠	١٣	١٢	٠	٠	٠	٦٧
أسمدة وأملاح	٠	٠	٣	٣	١٠	١	٠	٠	٠	١٧
صب سائل	٢٢	١٣	٠	٠	٩	٢٣	٠	٠	٠	٦٧
مولاس	٣	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٣
إجمالى	٢٤١	٨٧	١٥٦	١٥	٢٠٢	٤٩	٢	٠	٧	٧٥٩
ركاب	٤	٠	٢	٠	٠	١٨	٤٨	١٠٢	٠	١٧٤
أخرى	١٢	٠	٢٥	٠	٠	٢١	٠	٠	٠	٥٨
إجمالى عام	٢٥٧	٨٧	١٨٣	١٥	٢٠٢	٨٨	٥٠	١٠٢	٧	٩٩١

بيان بحركة الركاب (قادمون ـ مغادرون) المترددة على الموانى

البيان		الإسكندرية والدخيلة	بورسعيد	السويس	سفاجا	نويبع	الغردقة	شرم الشيخ	الإجمالى
عدد الركاب	قادمون	٥٧٨٦	٢٥	٢٢١٥٧	٣١٩٠١	٢٢٤٤٤	٦١٣٧	١٦٨٠	٩٠١٣٠
	مغادرون	٥٨٢٤	٢٥	٥١٠٠	٢٤٠١٥	٣٣٥٦	٤٥٢٥	١٣٥٨	٤٤٢٠٣
	الإجمالى	١١٦١٠	٥٠	٢٧٢٥٧	٥٥٩١٦	٢٥٨٠٠	١٠٦٦٢	٣٠٣٨	١٣٤٣٣٣

يجب علينا أن نبحث عن بدائل
للقواعد الدولية لإدارة السلامة

دكتور ربان/ أحمد حنفى الأستاذ بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى

إذا إستطاعت السفن أن تتحدث، فماذا سوف تقول لنا؟ بالتأكيد لا يجب أن نندهش ولو قليلاً، إذا ما صرحت السفن بأنها تشعر بالقسوة التى تعامل بها.
ويمكننا أن نتذكر على الأقل ناقلتى البترول "Erika" "اريكا" "Prestige" "برستيج" اللتين تجاوز عمرهما الـ ٢٤ سنة وحاولتا الإبقاء على إستمراريتها فى الخدمة من خلال الكفاح العسير لأجل الوفاء بالمطالب القياسية الحادة مع النتائج الغير متوقعة.

يجب أن تكون ناقلات البترول القديمة فى طريقها للخروج من الخدمة بإعتبارها سفن ذات أسطح وأجناب مكونة من ألواح مفردة، وأن يكون ذلك بسرعة لأكبر من ضعف ماكان يجول بخاطرنا. وذلك بسبب:

أولاً: كانت هناك الشروط الإضافية لمعاهدة منع التلوث البحرى -MAR (POL بسبب كارثة الناقلة الأمريكية "أكسون فالديز" "Exxon Valdez" ثم جاءت التعديلات لمعاهدة منع التلوث البحرى (MARPOL ١٣G) بسبب كارثة السفينة (إريكا Erika)، والتى إتخذت بشق الأنفس منذ حوالى سنتين، والتى أجبرت العديد من الدول على الإنسحاب العالمى المتزايد.

والشكر الكبير لكارثة السفينة (برستيج- PRESTIGE) التى جعلت السفن المفردة البدن الحالية تحبس أنفاسها مرة ثانية. لدرجة أن مجلس الوزراء الأوروبى يريد أن يعجل أيضاً بإتخاذ قرار لتأجيل الجدول الزمنى للبدن المزدوج.

وفى هذا الشأن تم إتخاذ إجراءات صارمة لتطبيق الملاءمة على السفن الحاملة للوقود الثقيل حول سواحل أوروبا خصوصاً السفن المجهدة منها والمحتمل تورطها فى حوادث مثلما رفع تقرير بذلك وعن العبء الثقيل الذى فرض على عدد كبير من المناطق المحظور التوجه إليها -NO- GOAr) eas)

والمنظور واحد لسوق الناقلات المزدوجة الطبقة، وأيضاً بالنسبة لحاملات البضائع الصب، فالصناعة بسبيل تغيير مهام الهدف بقوة فى السنوات الأخيرة، مدفوعة بالهموم المتزمرة بخصوص المعدل الذى يعيش فيه البحارة بصورة مضيعة ولازال شاقاً وعسيراً بصورة غير مقبولة.

متطلبات تقوية إنشاءات البدن الإضافية الواردة فى تشريع الفصل الثانى عشر من معاهدة سلامة الأرواح فى البحار (SOLAS CHAOTER X11) والذى بدأ سريان مفعوله إعتباراً من عام ١٩٩٩، لازال تحت التطوير فى المنظمة البحرية الدولية، وهدفهم أن يدخل الخدمة فى منتصف عام ٢٠٠٦.

واجهت كل من ناقلات النفط وناقلات البضائع الصب أيضاً المتطلبات الجديدة الخاصة بالوسائل الثابتة للمرور الواجب تركيبها فى إنشاءاتهما الداخلية.

تعليمات المادة الأولى من الجزء الثانى من معاهدة سلامة الأرواح فى البحار الجديدة (SOLAS CHAPTER 11- 1) والشروط الفنية الإجبارية المصاحبة سوف يبدأ سريان مفعولها إعتباراً من أول شهر يوليو من عام ٢٠٠٤.

والهدف المنشود هو التسهيل للفاحصين وأطقم السفن القيام بإختبار حالة السفينة من خلال الفحوصات الشاملة والفحوصات الدورية، والقيام بقياسات سمك الصلب حتى يمكن تحقيق الأمل فى الإكتشاف المبكر لأى تآكل فى الإنشاءات.

وعلى أى حال فإنه لا يوجد حتى الآن أى مواصفات تفصيلية لأى تجهيزات للعمرات الإجبارية.

مجموعة عمل جديدة مشتركة فى الصناعة من بنائى السفن، وملاك السفن، وهيئات التصنيف يأملون فى تحديد طرق عملية من أجل تحقيق التنفيذ الآمن والفعال للمتطلبات الجديدة. ولقد تقدمت إهتمامات السلامة كثيراً جداً للأمام خلال مناظرة إستضافها المعهد الملكى للمهندسين البحريين فى المملكة المتحدة العام الماضى، وقد ذكر خلالها موضوع العوامل البشرية، تحديداً. وعلى سبيل المثال، فيما يتعلق بالصيانة الخاصة بوسائل المرور الداخلية بواسطة أطقم السفن، وفحوصات السلامة قبل الإستخدام، والإستعمال الفعلى الآمن لتجهيزات المرور.

الناقلة "بلطيق كاريار" -Baltic Caar" "rier المزدوجة البدن أحدثت أسوأ تسرب زيتى فى الدانمارك فى العشرين سنة الماضية عندما عانت من تصادم بحرى، وبدون ممارسات الإدارة والتشغيل القويم، سوف لن تكون حاملات البضائع الصب آمنة. الحقيقة أن متطلبات تأهيل البحارة الجديد قد بدأ سريان مفعولها من أول شهر يناير عام ٢٠٠٣ بموجب معاهدة مستويات التدريب والشهادات وأعمال المراقبة فى المناوبة للبحارة وتعديلاتها. وعلى أى حال، فهناك إحتياجات بدرجة أكبر تستوجب التنفيذ للتأكيد على أن محطات الشحن تبدى أهمية كبيرة لمسئوليتها الحرجة فى تفادى وضع الضغوط الكامنة على بدن السفينة.

هل نستطيع أن نحصل على أى راحة من القواعد الدولية لإدارة السلامة، الذى بدأ سريان مفعوله على الناقلات وحاملات البضائع الصب منذ حوالى ست سنوات؟ لا ليس إلى الحد الواجب علينا، بموجب ما قدره محققوا الحوادث الإسترالييون.

فقد دعت لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية، لدراسة النتائج والتوصيات العائدة إلى مكتب سلامة النقل الإسترالى. وفيما يتعلق بالخمس حوادث التى وقعت كل على حده، خلال فترة ثلاث عشر شهراً على متن حاملات بضائع صب أجنبية العلم، جميعها يحمل شهادة إدارة سلامة سارية المفعول، وقد قتل فيها ما مجموعة (١٢) عضواً من الطاقم إضافة إلى عضو آخر كانت إصابته خطيرة.

وقد تعرف المحققون على مواطن ضعف خطيرة فى سياسة الشركة فيما تعلق بثلاثة مفاتيح فى متطلبات القواعد الدولية لإدارة السلامة:

١- التجهيز فى تدريبات السلامة فى عمليات السفينة وفى بيئة العمل الآمنة.

٢- بناء الإجراءات الوقائية فى مواجهة الأخطار المعروفة.

٣- التحسين المستمر لمهارات إدارة السلامة للأشخاص الذين فى الإدارة على البر والذين على ظهر السفينة، بما فى ذلك الإعداد الخاص بالسلامة ومكافحة التلوث فى الحالات المتعلقة بالطوارئ.

وقد وصلوا على وجه الخصوص إلى قناعة بأن محتويات مستندات نظم إدارة السلامة المنفذه على متن السفينة لم تدل بصورة ملائمة إلى حد بعيد عن مفتاح العمليات على متن السفينة، وخصوصاً عندما تشترك مفاتيح العمليات هذه مع إتباع الإجراءات الواجبة النفاذ، ومع المراجعات، ومع عمليات التدقيق الداخلية.

يجب على الشركات تحسين كل من "مستويات تدريب الأطقم، والتآلف فى قيام الأعمال" للإرتقاء إلى مستوى متطلبات نظام إدارة السلامة. حيث أن مثل هذه التحسينات يمكن أن تفيد بطريقة فعالة من الدور الأكبر للربان فى القيام بأعمال التحقق والمراجعة لإجراءات السلامة، وتظل المسئولية الأولى واقعة على الشركة بصدد العمل فى العنصرين الحرجين الخاضعين لنظام إدارة السلامة. ويجب التأكد من تنفيذ التدقيقات الداخلية، وأن كلا من الوقائع وعدم المطابقات، تم التبليغ عنها وتحليلها.

المحققون الإستراليون لم يتصنعوا القول. لأنهم يعتقدون أن القواعد الدولية لإدارة السلامة لن يكون فعالاً أبداً فى إدارة السلامة، طالما أنه يحتوى على إجراءات للتعرف على وتخفيف الأخطار من أجل "جميع العمليات الخاصة والحرجة التى قد يقدمها الطاقم مع .... خصوصاً العمليات الغير عادية والظروف"

وبوضوح أن عهد السلامة الخاص بالعاملين فى البحر بعيد عن الحدود. إذا لم تقم القواعد الدولية للسلامة بتحسين الأمور بالقدر المأمول فيها، فيجب علينا أيضاً أن نبحث بجدية عن حلول بديلة للإرتقاء بالمستوى الثقافى الخاص بمسئولية السلامة.

***

النسور



بقلم الدكتور/ أيمن النحراوى

الغاب والأودية والصحارى والبيداء
لم تكن أبداً مملكتها وقد زهدتها فى إباء
إلى حيز لا حدود له لتمد أجنحتها
وراء الحجب والغيوم فى القمة الشهباء
حيث الأفق يستوعب نظرتها الشاملة
وحيدة فى عليائها شامخة فى إباء
السحب قصورها والشمس سراجها
هناك حيث تحلق بحرية عبر السماء
الدنيا تمر من تحت أجنحتها ضئيلة
ومشاهد لا يدركها إلا من فى العلاء
فروق الأرض عن السماء شاسعة
وليس الكسل فى كوننا سواء
قمم الجبال عروشها متوجة عليها
ورعاياها فى السهول يدينوا بالولاء
محلقة فى عالمها شرقاً وغرباً
دوام الحال لم يدم وجاءت ليلة ليلاء
آنذاك كان القمر يرسل ضوئه الفضى
والرياح تهب رقيقة على العرين المخفى
إنطلقت فجأة أصوات مزقت الصمت
من ذلك الذى إمتلك الجرأة وإجتاز الحدود
قبيحة أصوات النباح وأقبح منها أصوات السلاح
أعين القناصة تبحث بشراهة عن الصيد الثمين
وتدوى صارخة طلقات الرصاص
لكنهم عجزوا عن الإقتراب
ومحاولاتهم الدائبة لم يجانبها الصواب
طالما ظل النبل والإعتزاز فى موضعهما التميم
هناك فى السماء....
هناك حيث تحلق النسور ....

By Dr. Ayman EL Nahrawy

Eagles
Eagles fly free across the vast sky
no borders robe their streching wings
no horizon embrace a vision such high
breathing air never inhaled by a creature
over mountains like a king on his throne
like earth wide is the kindom of his own
returning from beyond the far west
with a heart beating in no rest
moon was sending his silver light
wind blew gently over the hidden nest
suddenly sounds cut the pacific silence
hounds and devilous weapons of violence
snippers looking savagely for the hunt
but bullets dare not to reach the front
never the less grace would never fall
their persistent attempts never stopped
precious target remains remote and high
and the mountain sovereign fly across the sky

دكتور/ أيمن النحراوى
drayman100 @ yahoo . com

اللجنة الفنية للنقل البحرى
وحوار مع أمين عام إتحاد الموانى البحرية العربية



إيماءاً لقرار مجلس وزراء النقل العرب فى دورته السادسة عشر (٢٦/١٠/٢٠٠٣)، بإسناد أمانة اللجنة الفنية للنقل البحرى إلى إتحاد الموانىء البحرية العربية، وقرار مجلس إدارة إتحاد الموانىء البحرية العربية فى إجتماعه رقم (٩/٢٠٠٤) بتاريخ (١٣-١٥) يناير ٢٠٠٤ بالإسكندرية بشأن إنشاء اللجنة الفنية للنقل البحرى فى نطاق الإتحاد من ممثلين للدول التالية:
(الأردن - تونس - السعودية - الكويت - ليبيا - مصر - الأمانة العامة للإتحاد).

تم عقد الإجتماع الأول للجنة الفنية للنقل البحرى على هامش الإجتماع الدورى لمجلس إدارة الإتحاد بتاريخ (١٣-١٥) يناير ٢٠٠٤ بالإسكندرية والذى تم فيه تحديد الموضوعات التى يتم الإهتمام بها ومناقشتها طبقاً لما أحيل لها من مجلس وزراء النقل العرب أو إتحاد الموانىء البحرية العربية بالأولويات الآتية:

أ- تطبيق المدونة الدولية الخاصة بالأمن والسلامة فى الموانىء والسفن ISPS.
ب- إستراتيجية تنمية مهارات الموارد البشرية بالموانىء البحرية العربية.
جـ- الإتفاقية الدولية للنقل المتعدد الوسائط وإمكانية المشاركة فيها.
د- دراسة إنشاء هيئة تصنيف عربية.
هـ- دراسة إنشاء خط ملاحى بين الدول الأعضاء.

وفى الإجتماع الثانى للجنة الفنية للنقل البحرى والذى عقد خلال الفترة (١٠-١١) أبريل ٢٠٠٤ بالإسكندرية، رأس الإجتماعات سعادة اللواء/ عصام الدين بدوى - أمين عام إتحاد الموانيء البحرية العربية، وبحضور سعادة أعضاء اللجنة الفنية للنقل البحرى، وقد إنضم للإجتماع ممثلى الجمهورية الجزائرية الديموقراطية الشعبية.

هذا وقد بدأ الإجتماع بتبادل كلمات الترحيب والتعارف، والتأكيد على أهمية إنجاز الأعمال المسندة للجنة الفنية للنقل البحرى، وعرض التوصيات على المكتب التنفيذى لمجلس وزراء النقل العرب فى إجتماعه (١٤-١٥) أبريل ٢٠٠٤ بشرم الشيخ.

ورأت مجلة إنترناشيونال كعادتها للحصول على سبق صحفى، أن تتوجه للسيد اللواء بحرى عصام الدين بدوى رئيس قطاع النقل البحرى المصرى وأمين عام إتحاد الموانئ البحرية العربية وطلبت من سيادته سرد وشرح الموضوعات التى تم مناقشاتها وبحثها فى الإجتماع المشار إليها.

عن دراسة إنشاء خط ملاحى بين الدول أعضاء الإتحاد إستعرض سيادته،

بضرورة إستكمال الإستبيان من جانب الدول العربية، وسرعة موافاة الأمانة العامة للإتحاد بها على أن يتم الإنتهاء من إعداد نتيجة الدراسة قبل الإجتماع القادم للجنة الفنية للنقل البحرى والمقرر عقده قبل الإجتماع القادم للمكتب التنفيذى لمجلس وزراء النقل العرب.

وعن دراسة إستراتيجية تنمية مستوى مهارة الموارد البشرية بالموانى، البحرية العربية،

أفاد سيادته بأنه تمت الموافقة من حيث المبدأ على التوصيات التى جاءت بالدراسة، على أن يتم المراجعة النهائية من جانب أعضاء اللجنة وتبادل الرأى بالمراسلات مع أمين سر اللجنة، على أن تعقد هذه اللجنة إجتماعها قبل إنعقاد الدورة القادمة لمجلس إدارة إتحاد الموانىء البحرية العربية والمقرر فى أكتوبر ٢٠٠٤، وذلك بمدة شهر على الأقل لتجهيز الشكل النهائى للعرض على مجلس إدارة الاتحاد للموافقة والتفعيل.

اما عن دراسة تطوير وتحديث الموانى، البحرية العربية فى عمليات التحميل والتفريغ والمناولة،

قال سيادته أن المناقشة أسفرت على أنه تقترح اللجنة تغيير موضوع الدراسة ليكون «وضع الأسس والمعايير لتطوير الموانىء البحرية العربية، وأسلوب الإدارة وكفاءة العنصر البشرى، وتخطيط الموانىء ... ورفع كفاءتها طبقاً للمستويات العالمية»، وفى حالة الموافقة تقوم اللجنة الفنية للنقل البحرى بوضع المرجعية Term of Reference (TOR) والتكلفة، وذلك للعرض على مجلس إدارة الإتحاد فى إجتماعه القادم.

وعن تطبيق المدونة الخاصة بامن السفن والمرافى، المينائية (ISPS)،

أشار سيادته بأن اللجنة أوصت بالآتى:

مدونة أمن السفن والموانىء قبل موعد التطبيق الدولى فى ٢٠٠٤/٧/١، حتى لا يؤدى تأخير تنفيذ المدونة من حرمان إعتماد أى من الموانىء العربية كموانىء آمنة، وكذا الإستفادة من إمكانيات الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا (معهد الأمن البحرى) والمعترف به فى المنظمة البحرية الدولية فى تحقيق مطالب المدونة وفقاً لبرامج التدريب الصادرة عن المنظمة الدولية البحرية IMO.

٢- قيام السادة أعضاء الاتحاد بموافاة الأمانة العامة للاتحاد بالإجراءات التى تم إتخاذها بالموانىء التابعة لها لتنفيذ المدونة حتى يمكن نشرها على باقى الدول أسوة بما قامت به جمهورية مصر العربية.

٣- قيام الأمانة العامة لإتحاد الموانىء البحرية العربية بموافاة المنظمة البحرية الدولية (IMO) بتقرير يوضح ملخص الإجراءات القائم بها الدول العربية فى هذا الشأن، مع طلب عقد دورات تدريبية بالمنطقة للمدربين تحت إشراف المنظمة الدولية، وبالتعاون مع معهد الأمن البحرى التابع للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا.

٤- التوصية بقيام الموانىء العربية بوضع آلية للمراجعة الدائمة للمحافظة على النظام بموانيها، فيما بعد مرحلة التطبيق.

أجرت الحوار
ميادة محمود

وعن دراسة إنشاء الهيئة العربية لتصنيف السفن بإشتراك شركات الملاحة البحرية العربية

وضح سيادته أن اللجنة أوصت بالآتى:

١- قيام الأمانة العامة لجامعة الدول العربية بتعميم محضر الإجتماع التشاورى على كافة الدول العربية للإحاطة وإتخاذ ما يلزم نحو إخراج الهيئة العربية لتصنيف السفن إلى حيز الوجود بالصورة اللائقة والفعالة.

٢- ضرورة مخاطبة باقى الدول العربية وشرح أهمية الموضوع وذلك من خلال المجلس الإقتصادى والإجتماعى - جامعة الدول العربية، أو من خلال مجلس وزراء النقل العرب، وذلك لإنضمام باقى الدول العربية لتأسيس الهيئة وتفعيلها.

أما عن الإتفاقية الدولية للنقل المتعدد الوسائط

أفاد سيادته أن بعد قيام اللجنة بمناقشة هذا الموضوع أوصت بتعميم نص الإتفاقية على الدول أعضاء الإتحاد وكذلك الإتحاد العربى لغرف الملاحة البحرية من أجل المزيد من الدراسة، وموافاة الأمانة العامة للإتحاد بما تنتهى إليه دراسة الإتفاقية (حذف - تعديل البنود - إضافة) وبما يتمشى مع ظروف الدول العربية، وذلك بهدف إتخاذ موقف عربى موحد فى المحافل الدولية تجاه هذا الموضوع.

سألنا سيادته عن مذكرة تفاهم للتعاون فى مجال النقل البحرى بين الدول العربية

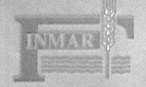
قال سيادته أن الإتحاد قد تلقى طلباً من الجهات المختصة فى المملكة الأردنية الهاشمية ببحث موضوع إمكانية وضع إتفاقية جماعية أو مذكرة تفاهم للتعاون فى مجال النقل البحرى بين الدول العربية، وقد أوصت اللجنة بالموافقة على محاولة التوصل إلى مذكرة تفاهم للتعاون فى مجال النقل البحرى بين الدول العربية، مع تعميم مذكرة التفاهم التى أعدتها الأسكوا، وكذلك مذكرة تفاهم الجمهورية اللبنانية بخصوص تحرير تجارة الخدمات بين الدول العربية على الدول أعضاء اللجنة الفنية للنقل البحرى، وذلك لتقديم مقترحاتها فى الإجتماع القادم للجنة الفنية البحرى.

وإختتمنا الحديث مع سيادته رغم مشاغله الكثيرة بالشكر والإمتنان وعلى وعد مواصلة إمداد المجلة بكل جديد فيما إنتهت إليه توصيات المجلس التنفيذى لوزراء النقل العرب الذى إجتمع يوم ١٤ . ١٥ إبريل بشرم الشيخ.

وتمنينا لسيادته كل النجاح والتوفيق.

الأمانة العامة للإتحاد، أو من خلال
١- إستمرار الدول العربية فى العمل على سرعة الإنتهاء من إجراءات تنفيذ

***



شركة فينمار للملاحة

شركة مساهمة مصرية

FINMAR SHIPPING CO.



خط منتظم يصل بين ميناء بورسعيد
وموانى الشرق الأقصى وأوروبا وأمريكا



Sarlis

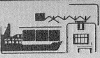
يعمل بإنتظام بين الا سكندرية و موانى
اليونان واسبانيا وايطاليا وروسيا

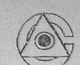
لناقلات الحبوب من موانى أمريكا الشمالية
وكندا وأستراليا إلى جمهورية مصر العربية



TRADIGRIN SHIPPING S.A

الاسكندرية: ٣ ش فرناند عاداه / المسلة / محطة الرمل ٤٨١١٢٣٩ / ٤٨٧٣٩٥١ / ٤٨٧٣٠٧٨ - ٤٨٦٢٥٠٠
فاكس / ٤٨٤٠٧٥٧ / ٤٨٤٧٢٦٦ تلكس / ٥٤٦٣٠ / ٥٤٤١٨ اسكندرية
مكتب بورسعيد: ١٣ شارع الجمهورية تليفون: ٠٦٦/٣٥٩٨٨٥ - ٠٦٦/٣٥٩٧٧٥ فاكس: ٠٦٦/٣٣٦١٤٥
مكتب دمياط: ميناء دمياط بجوار شركة الحاويات / تليفون وفاكس / ٠٥٧/٣٢٠٢٢١
الفروع: القاهرة - السويس





الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى



الرائدة فى مجال تداول الحاويات فى جمهورية مصر العربية والحائزة على شهادة نظام الجودة ISO 9001 -2000 Q.M.S

قائمة المركز المالي

[illegible]	البيان	[illegible]
	الأصول طويلة الأجل	
[illegible]	الأصول الثابتة	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	مشروعات تحت التنفيذ	[illegible]
	استثمارات طويلة الأجل	
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	أصول غير ملموسة (بالصافي)	[illegible]
[illegible]	**مجموع الأصول طويلة الأجل**	[illegible]
	الأصول المتداولة	
[illegible]	المخزون	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	نقدية بالبنوك والصندوق	[illegible]
[illegible]	**مجموع الأصول المتداولة**	[illegible]
	التزامات متداولة	
[illegible]	المخصصات	[illegible]
	قروض قصيرة الأجل	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	**مجموع الالتزامات المتداولة**	[illegible]
[illegible]	**رأس المال العامل**	[illegible]
[illegible]	**إجمالي الاستثمارات ويتم تمويله**	[illegible]
	حقوق الملكية	
[illegible]	رأس المال المدفوع	[illegible]
[illegible]	الاحتياطيات	[illegible]
[illegible]	صافي الربح	[illegible]
[illegible]	**مجموع حقوق الملكية**	[illegible]
	الالتزامات طويلة الأجل	
[illegible]	قروض من البنوك	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	**إجمالي تمويل الاستثمار**	[illegible]

قائمة التدفقات النقدية

[illegible]	البيان	[illegible]
[illegible]	صافي التدفقات النقدية من أنشطة التشغيل	[illegible]
[illegible]	صافي التدفقات النقدية من أنشطة الاستثمار	[illegible]
[illegible]	صافي التدفقات النقدية من أنشطة التمويل	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]

قائمة الدخل

[illegible]	البيان	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	مجمل الربح	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	صافي الربح قبل الضرائب	[illegible]
[illegible]	ضريبة الدخل	[illegible]
[illegible]	صافي الربح بعد الضريبة	[illegible]

قائمة التغير في حقوق الملكية

[illegible]

ملخص الإيضاحات المتممة للقوائم المالية

[illegible]

ISO 9001-2000 Q M S — O H S A S 18001

[illegible]

[illegible]

[illegible]

رئيس القطاع للشئون المالية والتجارية	رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب	نائب أول مدير الإدارة	مدير الإدارة
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

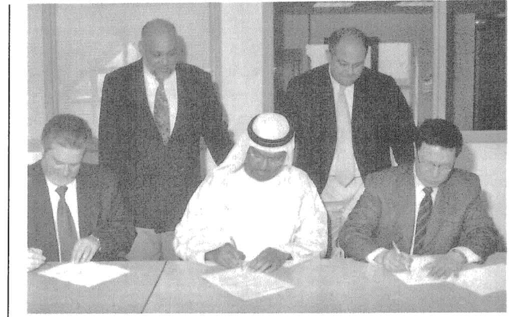
FIATA members sign historic tripartite pact

Three National Association members of FIATA have signed a pioneering accord, creating the first tripartite agreement in the 78 - year history of the federation.

The National Associations of the United Arab Emirates, Canada and Singapore signed their wide - ranging Memorandum of Understanding on the occasion of the first FIATA presidency meeting of the year in Dubai in January. The signing also marked the opening of the new offices in Dubai of the National Association of Freight and Logistics (NAFL).

The Memorandum of Understanding is aimed at fostering closer inter - action between the three countries. It provides the framework for the exchange of best practices, training standards and staff, as well as government - to - government relations, trade development and cooperation between members of the signatory National Associations.

New FIATA president Issa Baluch (Dubai) noted that this is the first tripartite agreement of its kind within FIATA membership.



William M. Gottlieb (canada), captain Y.A.Mansoor Ghafoor (United Arab Emirates) and stanlay Lim (Singapore) put their signatures to the historic Memorandum of Understanding. Looking on are FIATA president Issa Baluch and Ashok Thomas (NAFL Dubai).

"Each of the three National Members is unique and a long standing member of FIATA," he said. "We applaud the teaming of the members and the synergetic effect culminating in their joining hands. FIATA is happy to see that the three members have an interest to develop their networking and membership cooperation.

The Federation is there to help them and others to do the same."

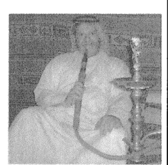
DISCOVERING THE DESERT

The first meeting of the FIATA presidency under a newly elected President is traditionally help in his own country. so the NAFL invited the FIATA Presidency to hold its first meeting under new President Issa Baluch at the renowned Hotel Burj - al - Arab in Dubai. It was an invitation FIATA could not refuse! After an intensive and successful all - day meeting which formed part of the four - day visit, the Presidency was invited by the NAFL to participate in a rare experience - to discover the desert! It all started with an exciting (and sometimes terrifying) drive in a 4-WD car up and down the dunes, followed by a demonstration with hunting falcons. The day ended with an exquisite dinner in a desert camp.

Finally, on the last day, the FIATA Presidency was invited to the opening ceremony of the NAFL's impressive new offices.



The FIATA presidency meeting was part of a four - day visit to Dubai - home of the Federation's newly - elected president, Issa Baluch. The visit was hosted by the National Association of Freight and Logistics (NAFL)



Doesn't he look like a real local? canada's William M. Gottlieb (senior vicepresident) tries his hand with a hookah.



غرفة ملاحة إسكندرية

ونظرة مستقبلية لميناء الإسكندرية

في إطار توطيد العلاقة بين غرفة ملاحة الإسكندرية وميناء الإسكندرية نظمت غرفة ملاحة الإسكندرية برئاسة المهندس / حسام لهيطة .. لقاء مع السيد اللواء بحرى/ محمد أحمد إبراهيم يوسف رئيس هيئة ميناء الإسكندرية وذلك لإلقاء الضوء على بعض أنشطة الهيئة وأهم الإنجازات التى طرأت على الميناء ومتابعة آخر التطورات والقرارات التى أتخذت بالميناء .

وقد إتسم هذا اللقاء بكثافة الحضور حيث أهتم رجال الأعمال ورؤساء شركات الملاحة بحضور هذا اللقاء الذى ضم لفيف من أعضاء غرفة ملاحة الإسكندرية وبعض القيادات فى مجال النقل البحرى وكذا ممثلين من هيئة الميناء وهيئة ميناء برشلونة الأسبانى الذى يقوم بالتعاون مع ميناء الإسكندرية فى مجال تطوير التجارة الإلكترونية بميناء الإسكندرية .

وعلى جانب هذا اللقاء قامت هيئة الميناء بإقامة معرض لأنشطة الهيئة والإنجازات القائمة بها ولقد جذب هذا المعرض إنتباه جميع الحضور لما تضمنه من صور وماكيتات توضح ما تم إنجازة من مشروعات بالميناء وترسم صوره للمستقبل القريب لميناء الإسكندرية .



وما كان هذا ليحدث إلا فى ظل إدارة متفتحة وحكيمة تؤمن بالتطوير وتسعى لأجله وتجعه شعاراً للعمل، ويكون لها القدرة على التنسيق بين كافة الأجهزة التى تمارس أنشطتها داخل الميناء وبين المتعاملين مع الميناء. وفى مستهل اللقاء كانت كلمة المهندس حسام لهيطة الذى أعرب عن سعادته وأعضاء مجلس الإدارة بتلبية الدعوة لحضور هذا اللقاء مشيراً إلى أن المجلس قد حرص منذ توليه على أن يتصدر هذا اللقاء أنشطة الغرفة المختلفة ، وذلك لنقل إمتنان الأعضاء لقيادة هيئة الميناء التى تذلل لهم العقبات وتقدم لهم العون بصورة دائمة وفعالة، وأيضاً لمنح الفرصة للمتعاملين مع الأجهزة المختلفة للتعرف على أنشطة الميناء والجهود الكثيفة المبذولة للتطوير الشامل للميناء ليس فقط فى البنية الأساسية ولكن فى تنمية القدرات البشرية والنظم واللوائح وغيرها.

وتعبيراً عن مساندة الغرفة لتلك المتغيرات التى تستهدف مصلحة جميع الأطراف .

إعداد/ ياسمين عبد المجيد

وأضاف أن ميناء الإسكندرية يعد بوابة مصر الرئيسية للتجارة حيث تعبر من خلاله حوالى ٦٠٪ من إجمالى تجارة مصر الخارجية لذا فيتبوأ مركز الصدارة بين الموانى المصرية .

الإنتقال بالموانئ المصرية إلى جيل متقدم من الموانئ.

وجاءت كلمة اللواء بحرى عصام الدين بدوى رئيس قطاع النقل البحرى لتضع عدة محاور أساسية لتطوير العمل بالموانئ المصرية، حيث أكد على أن الموانئ تعمل على أساس مبدأ الحيازة النسبية لتحقيق وحدة إقتصادية مستقلة لهيئة الميناء تكون ذات إكتفاء مالى ذاتى وتقدم الخدمات لمستخدمى الميناء بدقة وسرعة وكفاءة وبأقل التكاليف ،وأشار إلى عدة أهداف للتطوير من خلال مخططات شاملة للموانى ومنها:

* الإنتقال بالموانئ المصرية من جيل إلى جيل متقدم من الموانى عن طريق تحديث الموانى وبنيتها الأساسية بحيث يكون الميناء حلقة من حلقات النقل البحرى ومركزاً لوجستياً وليس مجرد بوابة لعبور الصادرات والواردات

* ضرورة تشجيع القطاع الخاص وتحديد العلاقات مع الكيانات التابعة لقطاع الأعمال والتى تعمل بعقود إمتياز طويلة الأمد بالميناء
* العمل على تشجيع السياحة وسياحة اليخوت

قرارات وزارية جديدة تطبق على الموانئ مضمونها:

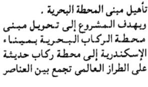
* الحد من الكم الهائل من التشريعات والقرارات التى يرجع بعضها لأكثر من ٢٠عام ومؤكداً أنه بالفعل قد صدر عدة قرارات وزارية وجارى تعميم تطبيقها على كافة الموانى المصرية هذه



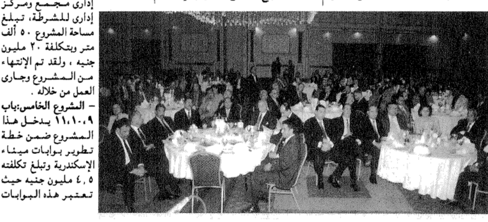
القرارات هى:
١- القرار الوزارى رقم ٢٠٠٣/٣٣٠ بشأن تعديل بعض الرسوم الواردة بالقانون رقم ٢٤ لسنة ١٩٨٣ والقرارات أرقام ٩٥ لسنة ١٩٨٧ ، ٧٣ لسنة ١٩٨٨ .
٢- القرار الوزارى رقم ٣٣٢/ ٢٠٠٣ بشأن فئات الوكالة الملاحية التى تؤول حصيلتها لصالح قطاع النقل البحرى .
٣- القرار الوزارى رقم ٣٩٣/ ٢٠٠٣ بشأن مقابل الشحن والتفريغ بالموانئ المصرية.
٤- القرار الوزارى رقم ٣٩٤/ ٢٠٠٣ بشأن مقابل الخدمات التخزينية بالموانئ المصرية
٥- القرار الوزارى رقم ٣٩٥/ ٢٠٠٣ بشأن مقابل الوكالة الملاحية بالموانى المصرية والمرور بقناة السويس .
٦- القرار الوزارى رقم ٢٠٠٣/٤٢٠ بشأن تحديد مقابل الإنتفاع بالمهمات والمنشآت الثابتة والعائمة التابعة للهيئات العامة للموانئ ومصلحة الموانئ والمنائر
٧- القرار الوزارى رقم ٥٢٠/ ٢٠٠٣ بشأن شروط وضوابط الترخيص بمزاولة الأعمال المرتبطة بالنقل البحرى بالموانى المصرية.
٨- القرار الوزارى رقم ٥٢٠/ ٢٠٠٣ بشأن تحديد مقابل الإنتفاع بالتراخيص الممنوحة لمزاولة أعمال النقل البحرى والأعمال المرتبطة بها بالموانى المصرية
٩- القرار الوزارى رقم ٥٢٢/ ٢٠٠٣ بشأن منح تخفيضات للسفن الناقلة لحاويات الترانزيت فى الموانى المصرية من الرسوم المقررة بالقانون رقم ٢٤ لسنة ١٩٨٣ وتعديلاته .
* تنمية وتدريب الكوادر والبشرية والقيادية بما يمكنها من ملاحقة التطورات الجديدة والخاصة بإعادة هيكلة وميكنة الإجراءات والتعاملات داخل الموانئ.
* تطوير البنية الأساسية للموانى، فقد تبنت الحكومة سياسة قومية لإدارة الموانى ترتكز على نقل مسئولية التطوير إلى هيئات الموانى لتعمل كوحدة إقتصادية تدار على أسس إقتصادية مستقلة

التطوير يشمل كافة الموانئ

كما قام اللواء عصام بدوى بعرض بعض مشروعات التطوير والتحديث بهيئة ميناء دمياط وهيئة ميناء السويس وهيئة موانئ البحر الأحمر .
وقد إعتذر اللواء محمد عبد السلام المحجوب محافظ الإسكندرية عن الحضور وأناب عنه اللواء عزت شعبان حيث رحب بالسادة الحضور وأشاد بما هو جارى من تطوير فى هيئة ميناء الإسكندرية حيث أنه عضواً بمجلس إدارة هيئة الميناء ويطلع بإستمرار على كل تحديث وتطوير .
أما اللواء محمد يوسف فقد أعرب عن سعادته بهذا اللقاء الوافر الذى يتيح لكافة القطاعات التعرف على أنشطة الميناء المختلفة والتعوف على الجهد المبذول بالميناء مشيراً إلى أهمية التطوير وضروره إحلال المشروعات الإلكترونية لمواكبة متغيرات العصر، وأكد على أنه قد تم إتخاذ عدة إجراءات لتطوير مينائى الإسكندرية والدخيلة بتوجية من السيد المهندس حمدى الشايب وزير النقل وجارى بالفعل تنفيذ عدة مشروعات وقد قام اللواء محمد يوسف بعرض مشروعات التطوير على السادة الحضور مع صوراً لتوضح الفرق بين ميناء الإسكندرية فى الوضع الحالى وما كان عليه فى سابق عهده مما يدل على أن يد التطوير بالفعل قد تخللت وتوغلت داخل الميناء لتحطم قيود الروتين ، ومن المشروعات التى أشار إليها اللواء محمد يوسف :
- **المشروع الأول: تنفيذ نظام المعلومات المتكامل (الإدارة الإلكترونية لهيئة ميناء الإسكندرية والدخيلة) .**
حيث يجرى الآن تحويل ميناء الإسكندرية لميناء يعمل بنظام التجارة الإلكترونية بهدف الوصول لمستوى الجودة فى الخدمات المقدمة للعملاء.
- **المشروع الثانى: تطوير وإعادة تأهيل مبنى المحطة البحرية .**
ويهدف المشروع إلى تحويل مبنى محطة الركاب البحرية بميناء الإسكندرية إلى محطة ركاب حديثة على الطراز العالمى تجمع بين العناصر الكلاسيكية المعمارية وأحدث التجهيزات فى الحركة والميكنة والأنظمة الكهروميكانيكية وأنظمة الحماية والإنذار ونظام حركة الركاب والسياحة من خلال توفير الخدمات السياحية والترفيهية والأسواق الحرة والمطاعم والإستعلامات.



- **المشروع الثالث: مشروع تطوير الطريق الشريانى بالمنطقة باب ١١ حتى باب ٢٢ .**
يشمل التطوير إعادة تخطيط الطريق والساحات بالمنطقة من باب ١١ حتى باب ٢٢ بالميناء ويشمل مشروع تطوير طرق الخدمة وأعمال البنية الأساسية وردم هويس المحمودية الغير مستغل وخلق ساحات جديدة بالميناء تقدر بحوالى ٥٠ ألف متر مربع وإزالة العشوائيات وإنشاء شبكة إتصالات ومنع إلقاء مخلفات الصرف الصحى بالمسطح المائى
- **المشروع الرابع: باب ٢٧**
يهدف المشروع إلى تطوير البوابات الرئيسية وإلحاقة بالكوبرى وربط الميناء بالطريق الدولى السريع والطريق الصحراوى والزراعى وإنشاء ساحات حديثة لدخول وخروج الشاحنات ومركز إدارى مجمع ومركز إدارى للشرطة، تبلغ مساحة المشروع ٥٠ ألف متر وبتكلفة ٢٠ مليون جنيه ، ولقد تم الإنتهاء من المشروع وجارى العمل من خلاله .
- **المشروع الخامس:باب ١١،١٠،٩** يدخل هذا المشروع ضمن خطة تطوير بوابات ميناء الإسكندرية وتبلغ تكلفته ٤،٥ مليون جنيه حيث تعتبر هذه البوابات المدخل الرئيسى للسائحين وكبار الزوار ويرتبط بالكبرى العلوى الموصل لمحطة الركاب البحرية



- **المشروع السادس:**
مشروع تطوير منطقة باب ٥٤ وحوض النوبارية .
يشمل المشروع ساحتى دخول وخروج الشاحنات حيث ستصبح النقطة الرئيسية للدخول والخروج من محور النوبارية إلى الطريق الساحلى الدولى متفادياً المرور بالكتلة السكانية المحيطة بالميناء مما يؤدى إلى منع التكدس وتقدر تكلفة المشروع ٢٥ مليون جنيه.
- **المشروع السابع:**
مشروع محور ربط ميناء الدخيلة بالطريق الدولى السريع
يشمل المشروع الربط مع الطريق الدولى السريع مع مسار سكك حديد من خلال ٤ منازل ومطالع إلى مسار أرضى من إتجاهين على جانبى مسار السكك الحديدية المؤدى إلى ميناء الدخيلة بطول ١،٥ ك.م ثم كوبرى علوى على مسار السكك الحديدية بطول ٦٠٠ متر يعبر طريق العجمى إلى داخل الميناء.
- **المشروع الثامن: مشروع المنطقة السياحية وميناء اليخوت (رصيف ١- رصيف ٥)**
يهدف المشروع إلى إعادة تخطيط المنطقة لتصبح مركز سياحى يوفر واجهه بحرية جديدة بمدينة الإسكندرية.
هكذا قدم اللواء محمد يوسف رئيس هيئة ميناء الإسكندرية عرض وافر وشامل لكافة أنشطة الميناء ومشروعات التطوير .
وكانت غرفة ملاحة الإسكندرية قد طلبت من أعضائها تقديم أى إستفسارات أو مشاكل أو إقتراحات أو شكاوى لطرحها على اللواء محمد يوسف وبالفعل قدم الأعضاء إستفساراتهم والتى طرحتها الغرفة على اللواء محمد يوسف وللإجابة عليها والتى قام بتقديمها الأستاذ **محمد مصيلحى والدكتور أحمد سعد رجب ..**
١- ماهو الإتجاه المستقبلى لهيئات الموانى؟
- سوف تتحول هيئات الموانى إلى وحدات إقتصادية حيث ستعمل بنظام Land Lord بحيث تمتلك هيئة الميناء البنية الأساسية وستوكل الإدارة إلى خبرات القطاع الخاص فى إطار سياسة قومية تبنتها الحكومة
٢- ماهى خطة الهيئة بالنسبة لتحويل بعض مجموعات الأرصفة إلى محطات

تشغيل Terminals؟ وماهو فكر الهيئة بالنسبة لمنطقة أرصفة ٧١/٨١ .

– سوف تعرض الهيئة بعض مجموعات الأرصفة إلى محطات تشغيل Terminals لإداراتها بالأسلوب الحديث حيث تقوم شركات القطاع الخاص بتجهيز هذه المحطات بالمعدات الحديثة وتشغيلها بأسلوب متطور



٣- فيما يتعلق بتطبيق قواعد ISPS CODE ماهو الموقف لإستكمال الهيئة متطلبات التطبيق قبل أول يوليو ٢٠٠٤؟

– فيمايتعلق بتطبيق قواعد مدونة الأمن البحرى تم التنسيق مع معهد الأمن التابع للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى والإدارة العامة لشرطة ميناء الإسكندرية لتطبيق المدونة فى الميعاد المحدد له

٤- بالنسبة لخدمات البضائع والساحات بالميناء ماهى خطط تسعير الخدمات المؤداه فى الميناء خلال المرحلة القادمة ؟

– لا زيادة فى أسعار الخدمات المقدمة بالميناء سواء للبضائع أو الساحات

٥- مامدى إمكانية النظر فى قرار رفع سعر إيجار الساحات من ١,٢٥ جنيه مصرى إلى ٥ جنيهات مصرية دفعة واحدة ؛ علماً بأن التوكيلات الملاحية لا تحصل من العملاء على مقابل تخزين لتلك الحاويات ، بل تقوم بحراستها فقط لصالح شركة المستودعات وهيئة الميناء.

– كل من ينظر إلى الزيادة التى حدثت فى سعر إيجار الساحات يتخيل أن نسبة هذه الزيادة ٤٠٠٪ ولكن إذا نظر أن السعر الحالى خمسة جنيهات فقط لاتعنى شيئاً أى أنه مبلغ بسيط جداً

٦- فيما يتعلق بالخدمات البحرية للميناء ، ما هى إجراءات الهيئة تجاة تطبيق قرار المنظمة البحرية الدولية رقم (١٩) ٧٨٧ -A بشأن تفتيشات رقابة دولة الميناء PSC على السفن الأجنبية أسوة لما يحدث بالسفن المصرية فى الموانى الأوروبية؟

– بالفعل لقد تم تعيين مفتشين لرقابة دولة الميناء إعتباراً من ٢/١ /٢٠٠٤ ويتم التفتيش بصورة عشوائية على ١٥٪ من السفن طبقاً للإتفاقية الدولية.

٧- وفقاً لمتطلبات المعاهدة الدولية لسلامة الأرواح SOLAS القاعدة رقم III - 19/3.3.3 مطلوب السماح بتنفيذ متطلبات هذه القاعدة من حيث إجراء مناورات إنزال قوارب النجاة إلى المياه والتحرك بها مرة كل ثلاثة شهور.

– هذا ما يحدث بالفعل حيث يتم تنفيذ المعاهدة الدولية لسلامة الأرواح بما يحقق سلامة وأمن المرشد والسفينة

٨- هل سيتم طرح أسهم لشركات تقوم بخدمات القطر والإرشاد أو الأوناش العائمة وغيره أم ستظل ملكية وإدارة حكومية؟

– جارى دراسة الأسلوب الأمثل لطرح خدمات القطر والإرشاد بما يحقق رفع المستوى ، وقد قامت بعض الشركات بدراسة الخدمات التى تقدمها الهيئة للسفن سواء كانت فى ميناء الإسكندرية أو الدخيلة.

وفى حالة تقديم عروض لإستغلال هذه المعدات فإن الهيئة سوف تدرس مقترحات التطوير وزيادة الإستثمار بإدارات مينائى الإسكندرية والدخيلة وذلك لظهور الميناء بالمظهر الائق وليحظى الميناء بالميزة التنافسية

٩- هل يمكن توفير جهاز خدمات خاصة بميناء الدخيلة ؟ حيث أن إشتراك مينائى الإسكندرية والدخيلة فى جهاز واحد يؤدى إلى تأخير بعض السفن

– اللنشات الخاصة بالمرشدين تقوم فى الوقت الحالى بتلبية متطلبات الإرشاد فى المينائين بصورة مناسبة. وتتخذ الهيئة العديد من الإجراءات لتطوير أسلوب العمل الخاص للإرشاد وكذلك رفع الكفاءة الفنية للنشات الموجودة لزيادة أعدادها فى حالة الإحتياج لهذا ، كما أنه سيتم ظهور نتائج التطوير على أداء المرشدين فى القريب العاجل إن شاء الله حيث كان عمل المرشدين مرشد بوغاز ومرشد ميناء فتم توحيد العمل ليقوم المرشد بإستلام السفينة قبل وصولها البوغاز وحتى تراكيها على الأرصفة .



١٠- وقد عرضت الغرفة عدة إقتراحات على اللواء محمد يوسف كتعميم موقع على الإنترنت لهيئة ميناء الإسكندرية باللغتين العربية والإنجليزية

– فأكد اللواء محمد يوسف أنه جارى الإنتهاء من تعميم الموقع بالتعاون مع الجانب الأسبانى ومنتظر أن يعمل مع بدأ العمل بنظام التجارة الإلكترونية بالميناء.

١١- أيضاً قدمت الغرفة إقتراح بتخصيص خطوط تليفونية لإتصال التوكيلات الملاحية لمعرفة مواعيد وصول وإقلاع السفن وموقف البوغاز.

– وقال اللواء محمد يوسف أنه بالفعل توجد هذه الخطوط ولكنها يمكن أن تكون غير مشهورة أو معروفة بعض الشئ.

كما أجاب سيادته على بعض أسئلة السادة الحضور وأكد أنه سوف ينظر فى أقرب وقت لمتطلباتهم أو شكواهم .

وفى ختام اللقاء قام المهندس حسام لهيطة بعرض نبذة مختصرة عما قام به مجلس إدارة الغرفة من أعمال وترتيبات خلال فترة الخمس شهور الماضية.فقال: استهل المجلس أنشطته بدعوة أكبر عدد من السادة الأعضاء من قطاعات الأنشطة المختلفة لسلسلة من الإجتماعات للتعرف على آرائهم فى أنشطة الغرفة خلال المرحلة المنقضية وتصوراتهم بالنسبة لأداء الغرفة خلال المرحلة المقبلة فى ظل التطورات والمتغيرات على مختلف المحاور.

وأيضاً مقترحاتهم وتصوراتهم لتطوير الخدمات والأنشطة ، بما يحقق رغبات الأعضاء ويوثق إنتمائهم للغرفة.

وأكد على أن جميع ماتلقاه المجلس من إقتراحات محل عناية ودراسة وتم وضعها موضع التنفيذ من خلال جدول زمنى، كما تم تكريم رموز الغرفة من أعضاء مجلس إدارتها السابق لما أنجزوه خلال فترة توليهم المسئولية كما حرص المجلس على تفعيل أنشطة اللجان إذ تم إعادة دراسة نظم وآليات عمل هذه اللجان وتفعيل دورها فى إطار الأهداف العامة للغرفة بحيث تتولى كل لجنة صياغة خطة عمل تلتزم بها لتحقيق الهدف العام كما تم تشكيل عدد من مجموعات العمل لدراسة ومراجعة كافة الخدمات المقدمة للأعضاء وتحديد ما يحتاجة منها للتطوير أو التعديل أو الإضافة أو حتى الحزف بحيث يتسنى تقديم خدمات فعالة تكون محل رضا وتقدير الأعضاء هذا بالإضافة إلى السعى نحو توثيق العلاقات بين الغرفة والجهات المعنية بأنشطة وأعمال أعضاء الغرفة ، أيضاً إعادة صيغة ميثاق شرف المهنة وذلك لإشاعة الثقة والإحترام المتبادل بين أعضاء الغرفة بحيث يكون هذا الميثاق هو دستور التعامل بين الأعضاء بعضهم لبعض وتعاملهم مع الغير بما يكفل الحفاظ على تقاليد وأعراف هذه المهنة.

وأخيراً فقد قررنا تقييم ما نؤدية من أنشطة من وقت لآخر ويتم إحاطة الزملاء الأعضاء بإعتبارهم محل إهتمامنا الأول للحكم على الخدمات التى يتلقونها لذا نحرص على أن نرسل لهم بصفة دورية ما يقرره المجلس من قرارات وما يزعم القيام به من أنشطة **وإنتهى اللقاء الأسرى بتناول طعام العشاء فى جو ملؤه المودة والألفة .**

أساليب مقترحة لمستقبل أكثر أمناً للسفن التجارية

عن مجلة BIMCO BULLETIN DEC 2003

نحن نعيش الآن فى زمن غير آمن وخطير. فأعمال القرصنة فى البحر تحدث بمستويات غير مسبوقة فى أنحاء من العالم أكثر مما كانت عليه فى السابق. وتتضاعف حوادث السرقات والعنف ضد السفن التجارية فى الموانى وفى أماكن الإنتظار على المخطاف خارجها وفى المياه المحيطة بها. وزاد على ذلك مؤخراً عامل الإرهاب المعروف بأنه لا يعرف التمييز وأنه من الصعب التنبؤ به.

عميد بحرى متقاعد
عبد العزيز أبو قنديل

ومن الواضح أن النقل البحرى من السهل أن يتعرض للأعمال الإرهابية مع إحتمال أن تُستخدم السفن التجارية كأسلحة إرهابية مثل ما حدث مع الطائرات المدنية فى حوادث سبتمبر ٢٠٠١، وصحيح أن مسئولية تفادى هذه الأمور هى مسئولية الحكومات، لكن منظمة BIMCO ترى أن تضغط دائماً على الحكومات وتطالبها بتوفير الحماية الكافية للسفن فى مياهها ويتوفير القانون والنظام فى الموانى بشكل كاف ، لكن ذلك يعتبر عملاً بطيئاً ويعتمد على الموارد المتوفرة وعلى مشيئة الحكومات لتأمين السفن كما أن اللصوص والقراصنة دائماً يعتقدون بأن هناك مشكلة متواطنة هى التراخى وعدم تنفيذ القوانين فى الموانى وفى المياه القريبة من السواحل.

فهل يستطيع مصمموا بناء السفن الإستعانة بالخبرات الأمنية فى الصناعات الأخرى وأن يساعدوا العاملين فى صناعة النقل البحرى فى حماية الطواقم والسفن التجارية من الخارجين على القانون والإرهابيين؟

لابد أن هناك ما يمكن عمله فى هذا الشأن.

أولاً تحت مبدأ "الإقتصاد أو تقليل التكلفة" يجب زيادة اليقظة والحذر من جانب طواقم السفن التجارية ففى المياه التى تشتهر بأعمال القرصنة مثلاً، لا شك أن القراصنة يعتمدون على عامل المفاجأة، وعادةً ما يتراجعون عن المضى فى أعمالهم إذا لاحظوا إنكشاف أمرهم ، وعليه ، فإن وضع دوريات على السطح وإستخدام الأنوار والكشافات ليلاً على أجزاء السفينة، قد أثبتت الخبرة أنها من وسائل ردع القراصنة فى العديد من الأحيان. وبالمثل فى الموانى، فإن وجود أفراد من الطواقم على السطح وحول مبانى الإعاشة فى السفينة وإستخدام الأنوار الباهرة ليلاً على سلم السفينة وعلى أسوارها RAILS يعطى الإنطباع بوجود أمن ويقظة على السفينة ، ثم إن رفع سلم السفينة لأعلى عندما تكون السفينة متوقفة عن العمل يعتبر إحتياطاً معقولاً.

من ناحية أخرى، قد يساعد تنفيذ متطلبات الكود الدولى لسلامة السفن والموانى ISPS والمخصص لمنع ومواجة الأعمال الإرهابية ، فى زيادة الأمن ضد القراصنة واللصوص ومنع المتسللين والمهربين الذين يستهدفون السفن التجارية، وعلى ملاك السفن الإهتمام بالأمن لحماية سفنهم والأشخاص الذين عليها ، وإستخدام الأنوار ليلاً فى السفن ومراقبة صعود الأشخاص عليها والدوريات المستمرة على أماكن الإعاشة والأماكن الداخلية فيها يجب أن تكون ضمن الإحتياطات الواجبة.

وتصميمات السفن الحديثة تجعلها أسهل فى تأمينها عن السفن القديمة . فالممرات ALLEY WAYS والسلالم التى خارج أماكن الإعاشة تساعد فى مراقبة دخول الأفراد الغير مرخص لهم إلى معظم أسطح السفينة . كما أنه من المستحسن الإهتمام بغلق الأماكن الموجودة على السطح مثل المخازن ومنع الدخول إلى غرفة أجهزة الدفة وغيرها وذلك بأقفال تفتح فقط من الخارج.

كما أن نظام إنارة السفن من الخارج ليلاً عادةً ما تكون فيه بعض العيوب . فالأنوار الباهرة تتسبب فى وجود ظلال فى بعض الأماكن حيث يستطيع الأشخاص الغير مرخص لهم الإختباء فيها ، وعلى مصممى بناء السفن التفكير فى جعل الإنارة تشمل سطح السفينة وجوانبها من الخارج. والإنارة التى توضع على الجوانب الخارجية،يجب ألا تؤدى إلى إيجاد ظلام على خط المياه WATER LINE ، مما،يساعد المتسللين فى الوصول إلى السفينة والصعود عليها دون أن يراهم أحد . كما أن الأنوار الكاشفة التى توضع على ساريات السفينة والتى تنير السطح بالكامل قد تكون غير مناسبة لأنها تجعل معظم جوانب السفينة الخارجية فى ظلام.

وهناك نظام يعتمد على تقنية إستخدام آلات التصوير المتصلة بدوائر تليفزيونية مغلقة ليستطيع المراقب من مراقبة أجزاء السفينة البعيدة عن موقعه ، وبهذه التقنية وبإستخدام وسائل الإنذار، يمكن للسفن التى تعمل فى المياه المهددة بالأخطار مراقبة جميع أجزائها بواسطة المراقبين على السطح لمنع المتسللين سواء اللصوص أو القراصنة من مهاجمة أفراد الطاقم الذين يقومون بأعمال الدورية على الأسطح أو الصعود على سلّم السفينة.

كما أن هناك العديد من وسائل الإنذار التقليدية التى يمكن تعديلها لتناسب العمل فى السفن ، وذلك مثلاً بإنذار المراقبين فى الممشى عند وجود أى شخص غير مرخص له بالصعود إلى مقدم السفينة، حيث يتمكن المتسللون عادة من الصعود إليها متسلقين على الجنزير والسفينة على المخطاف سواء فى مناطق الإنتظار خارج الموانى أو داخلها ، دون إكتشاف أمرهم بعيداً عن أنظار المراقبين المتواجدين فى الممشى، والذى عادةً ما يكون فى الجزء الخلفى من السفينة.

وهناك أيضاً نظام إنذارى يستخدم فى سفن نقل الأحمال الثقيلة HEAVY LIFT والتى عادةً ما تكون جوانبها منخفضة LOW FREEBOARD ، يعتمد على إصدار صوت مزعج يؤذى الأذن ويحدث آلاماً وإزعاجاً بالإضافة إلى إظهار أنوار مبهرة تؤذى البصر.

والتصميمات المستقبلية لمواجهة الهجمات الإرهابية تبدو أنها زائدة وكثيرة ولكنها ضرورية ، فمنظر الناقلة العملاقة VLCC LIMBURG وهى تحترق قُبالة السواحل اليمنية لازال محفوراً فى أذهان المحترفين من البحريين.

فالناقلة كانت ببدن مزدوج، لكن يبدو أن قوة الإنفجار الذى أدى إلى إختراق صهريج البضاعة المجاور وإلى إحتراقه قد أدى أيضاً إلى تحطيم القواطيع المقوية BULKHEADS الموجودة فى الفراغ بين البدنين الداخلى والخارجى ، وهذا ما جعل شركة -INTERNA TIONAL ENGINEERING أن تفكر فى تقنية جديدة فى بناء السفن بإستخدام ساندويتش من الحديد المحشى بخليط من المطاط يسمى ELASTOMER ، وقد أظهرت التجارب التى قامت بها الشركة على تأثير الإنفجارات أنه بينما تفتت ألواح الحديد التقليدية فإنه بإستخدام ألواح SANDWICH PLATE SYSTEM أظهرت حدوث تلفيات سطحية فقط.

إننا بعيدين كل البعد عن بناء سفن تجارية بألواح مصفحة ARMOUR PLATES لمقاومة تأثيرات اللنشات الإرهابية المليئة بالمتفجرات، ولكن قد يكون هناك حل ببناء السفن بإستخدام ألواح قوية لا تحتاج إلى الكثير من التقويات الداخلية والقواطيع وهو ما نشاهده اليوم فى بناء أسطح العربات فى سفن المعديات FERRIES وقد نرى فى القريب سفينة صغيرة مبنية بالكامل بهذا النظام لإختبار إمكانياتها فى تحمل التفجيرات الإرهابية.

إن التفكير فى هذا الشأن قد يؤدى إلى إيجاد حلول عملية أخرى لجعل السفن التجارية أكثر أمناً فى عالم تملأه الفوضى ولا يحكمه قانون.

***

قمة على أعلى المستويات

بقلم عبد السلام السيد أحمد

زيارة ناجحة بكل المقاييس. وقمة على أعلى المستويات عقدها الزعيمين حسني مبارك رئيس اكبر دولة عربية في الشرق الأوسط وجورج بوش رئيس اكبر دولة في العالم. وقد اختار الرئيس بوش مزرعته الخاصة بكرافورد في تكساس - التي تقتصر على الأصدقاء من زعماء الدول الكبرى - لعقد هذه القمة التي تأتي في مرحلة بالغة الأهمية بالنسبة للتطورات التي تجري في الوطن العربي والأمة الإسلامية بجانب الوضع العالمي، ولذا فإنها تكتسب إهتماماً عربياً وأمريكياً وعالمياً. وتعتبر هذه الزيارة من أهم وأبرز الزيارات للولايات المتحدة لأنها أحيت الحوار الاستراتيجي بين أمريكا ومصر للوصول إلى حلول للقضايا العربية التي تهم البلدين..

إن العلاقات المصرية الأمريكية متوافقة منذ السبعينيات في القرن الماضي، ولها أهمية كبيرة بالنسبة للطرفين الذين يتمتعان بثقل كبير على المستويين الإقليمي والدولي.. لقد كانت مصر العام الماضي الشريك التجاري الخامس للولايات المتحدة بمنطقة الشرق الأوسط، وتحتل المركز رقم ٦٤ بين الدول المصدرة والمرتبة الـ ٣٦ بالنسبة للدول المستوردة من وإلى الولايات المتحدة.

مباحثات موسعة

بدأت القمة بعقد جلسة مباحثات ثنائية منفردة بين الرئيسين تركزت على تطورات القضايا الساخنة وتداعياتها بالنسبة للوضع في العراق والأراضي الفلسطينية المحتلة والمسار الفلسطيني والسلام في الشرق الأوسط، وكيفية ضمان ممارسة المنطقة لدورها الطبيعي في المجتمع الدولي، والجهود الدولية لمكافحة الإرهاب، والعلاقات الثنائية وكيفية تطويرها، وزيادة المصالح المشتركة والبرامج التنموية، وزيادة معدل حجم الصادرات السنوي ليصل إلى ٢٠٪.

وقد اتفق الرئيسان مبارك وبوش على مواصلة الجهود لتحقيق السلام في الشرق الأوسط، والتعاون لإحلال السلام في العراق، ومساعدة الشعب العراقي لاستعادة سيادته، وتكثيف التعاون المصري الأمريكي لمكافحة الإرهاب، وإيجاد الحلول للمشكلات السياسية والاقتصادية والثقافية.

وأشار الرئيس مبارك عن رغبته في مواصلة الولايات المتحدة الدول الريادي الذي اطلعت به في البحث عن السلام في الشرق الأوسط. كما أن الرئيس بوش أكد على أن وثيقة الإسكندرية عكست رأي المجتمع المدني العربي الذي يؤكد على أن الاصلاح يجب أن يكون نابعاً من الداخل، ويعبر عن ظروف كل دولة، ومن الضروري أن يقترن الاصلاح بحل مشكلات المنطقة، ومنع انتشار أسلحة الدمار الشامل وفقاً لمعايير موحدة غير مزدوجة.

وجرت بعد الجلسة الثنائية مباحثات موسعة شارك فيها وفدي الجانبين، أعقبها عقد مؤتمر صحفي مشترك للرئيسين. دعا بعدها الرئيس بوش لغذاء عمل تكريماً للرئيس مبارك والوفد المرافق له.

الرئيسان بوش ومبارك يتحاوران

كلمة الرئيس مبارك

ألقى الرئيس مبارك كلمة عقب مباحثات القمة وقبل المؤتمر الصحفي أشاد فيها بالعلاقات الاستراتيجية التي تربط مصر والولايات المتحدة، وتطورها عبر الثلاثين عاماً الماضية، والتزام القوى من الجانبين بتطوير العلاقات الثنائية وتعميق التعاون، وأن المشاركة التي قامت على الثقة والاحترام المتبادل والعزيمة السياسية ستثبت الإطلاع بالمسئولية القيادية حيال التحديات على المستوى الدولي، وأن مصر مقبلة على مرحلة جديدة من الإصلاح الداخلي.

جدول أعمال القمة

تضمن جدول أعمال القمة أربعة ملفات حيوية رئيسية، تم بحثها في اجتماعات القمة بجانب قضايا أخرى حظيت باهتمام الرئيسين:

- ملف القضية الفلسطينية والصراع الدائر على أرضها وخطورة تطور هذه الأوضاع التي سيكون لها أكبر الأثر في تعريض استقرار المنطقة والسلام الدولي إلى مخاطر جسيمة.
- ملف خاص بالوضع في العراق الذي يزداد اشتعالاً يوماً بعد يوم، وضرورة المحافظة على وحدة العراق بعد إنهاء احتلاله.
- ملف خاص بالعلاقات الاستراتيجية التي تربط مصر بالولايات المتحدة الأمريكية والتي تقوم على مقومات كثيرة تعززها للحفاظ على السلام والاستقرار.
- ملف خاص بالمبادرات المطروحة للإصلاح السياسي والاقتصادي والاجتماعي في الشرق الأوسط.

البيان المشترك

صدر عن مصر والولايات المتحدة بياناً مشتركاً بمناسبة مرور ثلاثين عاماً على استئناف العلاقات بينهما نص على:

* ارتباط مصر والولايات المتحدة على مدى الثلاثين عاماً الماضية بالمشاركة من أجل السلام والاستقرار والحرية في الشرق الأوسط.
* عقد جلسة في واشنطن تجمع وزيرا خارجية البلدين باول وأحمد ماهر لإجراء حوار استراتيجي لتعزيز المشاركة.
* الاشتراك مع الشركاء في أنحاء العالم لمواصلة دعم السلام في الشرق الأوسط بعد مكافحة الإرهاب بجانب التحديث الاقتصادي والسياسي.
* ضرورة الحل التفاوضي لإقامة دولتي اسرائيل وفلسطين ليعيشا جنباً إلى جنب في استقرار وسلام.
* حاجة المنطقة إلى الاصلاح الاقتصادي ومواصلة الحوار حول الاصلاح في مختلف القطاعات المصرية.
* يشمل التعاون المصري الأمريكي مجالات عديدة منها الالتزام بمساعدة الشعب العراقي على تحقيق تطلعاته الوطنية.
* تعتبر الولايات المتحدة منذ السبعينات الشريك الأساسي لمصر في مجال الاصلاح الاقتصادي والسياسي والاجتماعي عن طريق الدعم المادي والمعنوي، وتتطلع الدولتان لتقوية المشاركة بينهما لصالح الشعبين والمنطقة بأسرها.
* قدرة المشاركة المصرية الأمريكية على مواجهة التحديات، وتكثيف الحوار حول التعاون المصري الأمريكي، وتدعيم المشاركة في القرن الحادي والعشرين.



مباحثات مع كبار قيادات الشركات الأمريكية

نشاط مصري مكثف

حرص الرئيس مبارك على الإلتقاء بكل وسائل الاعلام وبعض أعضاء الكونجرس حيث أوضح الصورة التي عليها منطقة الشرق الأوسط وتوصيل الحقيقة إلى الشارع الأمريكي.

وقد أجرى الرئيس مبارك مباحثات مع كبار قيادات الشركات الأمريكية في تكساس بغرض تعميق وتوسيع العلاقات التجارية بين البلدين، وزيادة الاستثمارات الأمريكية في مصر خاصة وأنها ترتبط مع أمريكا باتفاق التجارة والاستثمار TIFA الذي تم بمقتضاه إنشاء مجلس للتجارة والاستثمار بين البلدين.

دعوة من شركة إباتشي

دعت شركة أباتشي العملاقة قيادات المؤسسات الاقتصادية الأمريكية

الكبرى إلى إفطار عمل، استعرض فيه الرئيس حسنى مبارك مجالات الاستثمار والوضع الاقتصادى المصرى الذى يمر بمرحلة تحول مهمة، ودعا الحضور إلى المشاركة فى المشروعات الاستثمارية الأمريكية الموجودة فى مصر والتى تصل إلى ثلاثة مليارات دولار، وأعرب الرئيس عن أمله فى زيادة الاستثمارات الأمريكية لتقوية أواصر المشاركة بين مصر والولايات المتحدة.

نتائج القمة المصرية الأمريكية

إن من أهم نتائج القمة:

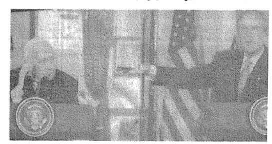
* تأكيد متانة وقوة العلاقات المصرية الأمريكية وقد وصف الرئيس بوش مصر بأنها الشريك الاستراتيجى المهم للولايات المتحدة.
* تسوية الصراع الاسرائيلى الفلسطينى وإقامة الدولة الفلسطينية فى نهاية العام القادم.
* الوقوف مع الشعب العراقى ومساعدته، وتسليم السلطة إلى الحكومة الوطنية.
* زيادة الاستثمارات الأمريكية فى مصر بعدما أوضح الرئيس مبارك جو الاستثمار فى مصر فى لقاءاته مع رجال المال والأعمال.

محادثات غير متوقعة ..
وتصريحات مخيبة للآمال

-استقبل الرئيس جورج بوش - بعد القمة المصرية الأمريكية - إيريل شارون رئيس وزراء اسرائيل، وكان من المتوقع أن تكون المحادثات والتصريحات منصفة لكلا الشعبين الفلسطينى والاسرائيلى واستكمالاً لتصريحات القمة المصرية الأمريكية، إلا أنها كانت مفاجئة للعالم الذى اعتراه الوجوم للتصريحات الغير متوقعة الذى تحول فيها الموقف الأمريكى لكفة اسرائيل دون أى اعتبار للفلسطينيين.

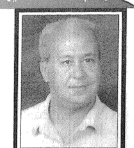
فقد أعلن الرئيس بوش أن على الفلسطينيين التخلى عن العودة والاستقرار داخل الأراضى التى ستقام عليها الدولة الفلسطينية، وصرح فى المؤتمر الصحفى المشترك الذى عقده مع شارون أنه من غير الواقعى العودة إلى خط هدنة ١٩٤٩، ولابد أن يؤخذ فى الاعتبار عناصر جديدة على الأرض لأن الأوضاع تغيرت بشكل كبير للغاية خلال العقود الأخيرة، وقد نفى أى حق لعودة اللاجئين الفلسطينيين إلى داخل حدود ١٩٤٨، وطالب الفلسطينيين محاربة الإرهاب إذا كانوا يريدون لهم دولة، وبالنسبة للجدار العازل فأشار إلى أن اسرائيل تبنيه لتحسين الأمن باعتباره حاجزاً «أمنياً» وليس سياسياً، وطالب جميع الأطراف بأن تقرر الآن المساهمة فى وضع نهاية لأحد أطول الصراعات فى العالم، وأعلن أن الولايات المتحدة وهو شخصياً ملتزمان بتحقيق أمن اسرائيل كدولة يهودية، والحفاظ على قدراتها الدفاعية بما فى ذلك حقها فى الدفاع عن نفسها ضد الإرهاب.

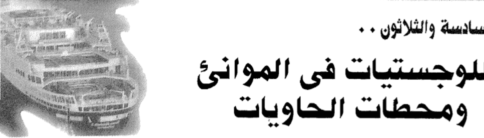
ردود أفعال: فور تصريح الرئيس الأمريكى جورج بوش المؤيدة لخطة اسرائيل أدان العديد من الزعماء العرب والحكومات العربية هذا التصريح المؤيد لخطة اسرائيل ووصفوها بأنها صدمة لكل من يريد السلام، وقد أعرب عمرو موسى عن أسفه الشديد لما أعلنه بوش مؤكداً أنها تطورات سلبية ومؤسفة للغاية، وأشار الرئيس اللبنانى أميل لحود عن أسفه واستنكاره الشديدين لموقف بوش وتصريحاته التى تشكل صدمة عنيفة لكل من يؤمن بالسلام فى الشرق الأوسط.



بوش وشارون فى المؤتمر الصحفى

بقلم الأستاذ/ سمير معوض - خبير إقتصاديات النقل البحرى





.. الحلقة السادسة والثلاثون ..

اللوجستيات فى الموانئ ومحطات الحاويات

عرف مجتمع النحل إقتصاد اللوجستيات على نحو أرقى وأسبق مما تبادر إلى مدركات الإنسان. فنحلة العسل فى غضون عمرها الذى يتراوح ما بين ٣٠ إلى ٤٠ يوماً تقطع زهاء ٨٠٠ كيلو متراً من أجل تحقيق إنتاج مقداره خمسة جرامات من العسل. وبالتالى فإن فيلق العمل من النحل المنخرط فى إنتاج كيلو جرام واحد من العسل يبلغ مائتا نحلة ويقطع فى رحلات العمل لإجتذاب رحيق الأزهار وفق برامج عمل يومية متواظبة ومبرمجة دون أى تراخ أو فتور قرابة مائة وستين ألف كيلو متراً على الإجمال.

وتتوزع برامج عمل مجتمعات الخلايا ما بين محاور إقتصاد صناعة اللوجستيات المتمثلة فى إحضار المواد الخام اللازمة للإنتاج من مواقع جمة (Raw Materials Procurements) والقيام بنقلها من مصادرها فى رحلات متتابعة (Transportation) ثم القيام بعملية الإنتاج (Production) ثم تخزين المنتج الوسيط/ النهائى فى عيون أقراص العسل (Storage) ثم حين يشتار أصحاب أو ملاك الخلايا العسل ويقومون بتوزيعه على الأسواق (Distribution) يعيد نحل العسل دورة الإنتاج لإحلال الإنتاج الجديد فى محل الإنتاج الذى تم توزيعه (Replacement)

وتقدم مراكز البحوث والتطورات اللوجستية طرقاً جديدة ووسائل مبتكرة تخرج بطبيعة الحال عن السياقات التقليدية. فهناك أساليب جديدة تتأدى فى إستخدام حاويات من أحجام ضخمة ومن مواد جديدة فى النقل البحرى. فعلى سبيل المثال تقوم إسرائيل بنقل المياه من نهر مانجفات فى تركيا عبر البحر المتوسط إلى موانيها المطلة على البحر المتوسط داخل بالونات بلاستيكية ضخمة. وتتجه التطلعات إلى نقل كتل جليدية هائلة بسحبها على مياه البحار والمحيطات من القطبين الشمالى والجنوبى إلى حيث توجد المناطق المحتاجة إلى المياه العذبة. ويعزا الفضل إلى إقتصاد اللوجستيات فى إبراز أهمية قيام الميزات التنافسية على إرتقاء مستويات الإنتاجية فى صورتها النوعية وليس على الإنتاج فى أوضاعه الكمية.

فقناة السويس حينما تتجلى لها حقيقة طبيعية مهامها على نحو كاف ستدرك أنها لابد أن تنتج إعتقادات ومفاهيم متجددة لما يمكن لصناعة اللوجستيات أن تفسحه من آفاق تبرز فيها أشكال من العلاقات التى تنمو بإطراد بصورة عميقة ومتنوعة ما بين الإقتصادات التجارية والإقتصادات الخدمية. إلى جانب الأواصر المتوازية والتبادلية مابين العمليات الإنتاجية للمحيط الأرضى من حول القناة والعمليات اللوجستية التى ترتكز على المسطح المائى للقناة. فهما معاً يشكلان بنية واحدة محبوكة التشابك بقدر ما هى متساندة المقومات والغايات. وإن لم يعيدا هيكلة وتطوير علاقتهما التكاملية لإعطاء زخم جديد فى إتجاه إبتكار أدوات وآليات ومنتجات لوجستية تتجاوز ما هو موجود فإن إنعكاسات ذلك فى الإتجاه المضاد ستكون مزيداً من تقليص دورها وتهميش فعالياتها. والسؤال الإستراتيجى المطروح الآن هو هل ستبقى قناة السويس لاعباً لوجستياً رئيساً فى الزمن القادم؟

هذا سؤال معاد لكنه ملح.

والإجابة عن هذا التساؤل بنعم ستوجد من ثم مساحات واسعة يتحرك فيها الفهم الإقتصادى لما ينبغى للقناة أن تضطلع به بإعتبارها مكون من مكونات التنمية الإقتصادية على مستوى العالم. فما زالت القناة وهى بالنسبة لنا الخيط الذى ينتظم عدة موانئ ومحطات حاويات على إمتدادها ومن حولها تتمتع بفائض طاقة لوجستية وجيوستراتيجية قابلة للإستخدام. غير أن هذه الطاقة التى تهفو إليها الأسواق الإقتصادية والتجارية البحرية الكوكبية ستتحول بعد عدة أعوام إلى مخزون لوجستى راكد تتجاوزه التغيرات فى إتجاه الطلب العالمى الذى يجوب الآفاق بحثاً عن منافذ جديدة تنتج الخدمات اللوجستية وتقدمها على أسس جديدة. فهناك مشروعان لازالا فى المرحلة الجنينية المستكنة فى رحم البحث الدائب عن معادلات لوجستية للقناة، الأول يتبدى فى الرغبة فى حفر نفق تحت مضيق البسفور فى تركيا لربط أوروبا بآسيا والآخر ينمو صوب البحث عن الجدوى الإقتصادى لشق نفق آخر أسفل مضيق جبل طارق لإيصال قارة أوروبا بقارة إفريقيا من عند المغرب. كل ذلك يتم فى نطاق إستراتيجية منظومات النقل الدولى متعدد الوسائط ومتكامل الوسائل الذى بات يتسم بالتوسع والإنتشار السريع.

إن فوهة مسدس هذه التوقعات لازال يتصاعد منها الدخان.

لقد بقيت القناة لما يناهز نصف قرن (١٨٦٩- ١٩١٤) وهى تعتبر الممر الملاحى والتجارى الأبرز لعموم الكرة الأرضية دون منازع. إذ فيما تلا ذلك برزت قناة بنما إلى الوجود فى النصف الغربى من الكرة الأرضية لتزحزح قناة السويس عن عرشها المطلق لتستأثر بجزء من الأهمية الإستراتيجية التى كانت مقصورة على قناة السويس التى كانت سيدة الممرات البحرية على سعة الكرة الأرضية لفرادة دورها بإعتبارها محوراً مؤثراً وهاماً فى متوازيات ومتقاطعات شبكات العلاقات والمصالح الإقتصادية الدولية. لاسيما منها المبادلات التجارية المحمولة بحراً بأحجام بالغة الضخامة وإستمرارية التدفق ونمو معدلاتها بإزدياد وتائر التنمية فى شتى بلدان العالم وتكاثر تعدادات البشر فى كل ربوع المعمورة.

فالقناة ظلت أداة وشريكاً فعالاً فى إمداد التحولات والإزدهارات الإقتصادية العالمية لردح طويل نسبياً من الدهر وعليها أن لا تدع لأى مؤثر فرصة لتأخير دورها عن مرتبته المتقدمة.

إستراتيجية إستعادة التفوق اللوجستى لقناة السويس فى الفترات القادمة لابد أن يكون مستنداً إلى دورها المزدوج بوصفها عنصراً لاغنى عنه – بشروط واقعية – فى عمليات وأنشطة النقل والتوزيع الدولى. فالقناة بدرجة ملحوظة أسهمت فى تقديم التسهيلات لثورة التحوية (Containerization) التى بدأت منذ نصف قرن لكنها لم تتكيف بعد على نحو ملائم مع ثورة النقل الدولى متعدد الوسائط (The Concept Of Intermodalism) وهما معاً قد أحدثا تأثيراً تقدمياً فى صناعة النقل البحرى (Shipping Business).

لكنه يبقى من قبيل السفسطة البيزنطية أن يترك العنان لسؤال مثل هل كانت ثورة النقل الدولى متنوع الوسائل هى التى أوجدت جنين ثورة التحوية فى أحشاء التحولات الإقتصادية. أم أن العكس هو الأولى بالإعتقاد. فكثير من التطورات التى تدخل فى مجالات صناعة التقدم يحدث أن تنمو معاً على نحو خفى أو طريقة ظاهرة العلاقات واضحة السببية.

لكن يبقى مع ذلك أن صناعة النقل البحرى صناعة تتميز بخصائص الصناعات الإستراتيجية طويلة المدى بعيدة الرؤية (Long Term, Long View kind of business)

وأهم شرط ينبغى أن يدرج فى (أجندة) القناة أنه ينبغى أن تتعلم كيف تتعولم وأن تخرج من قوقعة الثقة المفرطة فى أنها ستبقى متمتعة بميزات تنافسية أقوى من أن تنافس بإعتبار ما كان فى عقود ماضية. فالإنتاجية بمفهومها الكيفى النوعى هى التى تخلق قواعد وشروط الميزات التنافسية فيما لا يمكن للإنتاج الكمى فى حد ذاته أن يحقق ذلك.

فصناعة اللوجستيات تقوم أساساً على المزج المتوازن مابين الإنتاج (Production) والإنتاجية (Productivity) فقد يوجد إنتاج يفتقر إلى الإنتاجية غير أنه لا توجد إنتاجية من غير إنتاج كإستحالة وجود ظل من غير وجود الشئ الذى ينتجه. فلا زال الفكر الإدارى للقناة متمسكاً بعقائد فقدت بريقها ومتشبثة بتصورات لا مكان لها فى بيئة عالم متغير ومصرة على قراءة ملفات لم يعد العالم يحفل بما فيها من أوراق. فتفوق القناة المجانى لم يعد شرطاً لأنه بات يخضع لمعايير لا تحابى إلا من يحابى الحسابات والمعادلات المصلحية الكامنة فيها. فالسوق الدولية الإقتصادية (Global Market Place) تقوم تفاعلاتها على دعائم من تزاوج عقيدة أو نزعة النقل الدولى متعدد الوسائط (Intermodalism) مع التسارع فى خطى تقدم التجهيزات والمعدات وتكنولوجيا المعلومات وهذه المحفزات سوف تمنع صناعة النقل البحرى من الإكتفاء بأنها وسائل نقل بحتة إلى إعتناق رؤى جديدة تتمثل فى أنها صناعة تقدم حزمة شاملة من أساليب ووسائل وسبل التوزيع السلعى والخدمى (Comprehensive Distribution Pakages) مترابطة الحلقات ممتدة السلاسل.

مركز ثقل القناة اللوجستى والإستراتيجى

والإقتصادي ليس موجوداً على السماء بصفة مطلقة بل هو يمتد بمحيطه إلى الدائرة الإقليمية ثانياً ثم الدائرة المحلية أخيراً. وتعد قناة السويس من ضمن أوليات الركائز الهامة والضرورية التي تقوم مقام البنية الأساسية لصناعة اللوجستيات في مصر إذ أن المجرى بالنسبة لها يقوم مقام العمود الفقري الذي يتفرع منه محور يمتد إلى شرق البحر المتوسط ويمتد منه محور آخر إلى غرب البحر المتوسط شمالاً ويمتد إلى الجنوب منها محور إلى السودان وشرق إفريقيا غرباً. ومحور آخرعلى إمتداد شرق البحر الأحمر من السعودية حتى اليمن هذه المحاور اللوجستية المائية الأربعة تتشعع منها أوتار دوائر أرضية في إفريقيا الشمالية ومنطقة جنوب غرب آسيا إضافة إلى جنوب أوروبا.

ولاشك أن إقتصاد صناعة اللوجستيات قد أفاد من مفاهيم نظرية النسبية في علم الفيزياء حيث تبنى نظرية المجال المغناطيسي أو المجال الجاذب لأقطاب صناعة الخدمات اللوجستية في الموانئ ومحطات الحاويات التي تتحول طاقاتها المتمثلة في الإنتاج والجودة والأسعار والتسهيلات إلى عنصر فعال في إستقطاب كتل الطلب (الإستهلاك) العالمية إلى محاور هذا الإنتاج للإفادة من نوعيات إنتاجه. النظرية العامة للنسبية تحدد أن الطاقة تساوي حاصل ضرب الكتلة في مربع سرعة الضوء. وبالنسبة للنسخة الإقتصادية لهذا القانون مترجماً إلى لغة لوجستية فإن طاقة الإنتاج الخدمي في أي محطة حاويات لوجستية تساوي حجم الطلب مضروباً في معدلات التسارع التي تتولد من قوة الجذب المسلحة بالميزات التنافسية بحيث تصير قوة التسارع في إزدياد الطلب مكافئة لجاذبية العرض (الإنتاج) اللوجستي المحاط بالظروف الداعمة لتحسين شروط وأوضاع هذا العرض. بحيث يمكن ترميز هذه النظرية على هذا النحو (LP= DXAR) أي الطاقة الإنتاجية المتزايدة تساوي الطلب مضروباً في معدل تسارعه. حيث أن Logistics = (LP) Rate= (R) , Acceleration=(A), Demand = (D) , Production

مع ملاحظة أن الـ (LP) هنا مرادفة للـ Logistics Supply = (LS) أي العرض اللوجستي.

يتضح من ذلك أن الطلب (الإستهلاك) اللوجستي والإنتاج (العرض) اللوجستي وجهان لكينونة واحدة. وأن صناعة اللوجستيات من حيث هي قطاع إنتاجي لابد أن تتجانس وتتوا ءم مع تطورات التغيرات الإقتصادية التي لا تتحرك في إتجاه واحد بل تمضي في إتجاهات عدة تقود عادة إلى بناء أسس جديدة لإقتصادات متطورة بما يحقق مركزية بازغة وبارزة لإقتصاد اللوجستيات ، وحين يحدث العكس فإن آثاراً سلبية تحيق بالأداء الإقتصادي . فقد تسبب إضراب عمال الموانئ الأمريكية المطلة على شاطئ المحيط الباسيفيكي في توقف أنشطة اللوجستيات في هذه الموانئ ومحطات حاوياتها التي تتداول يومياً سلع وبضائع قادمة من أقطار جنوب شرقي آسيا تبلغ قيمتها نحو مليارى دولار. ويتوقف الحد من متداعيات هذه المشكلة على ملاءمة البدائل المتاحة من الموانئ ومحطات الحاويات التي يمكن لها أن تحد من تفاقم الأضرار اللوجستية التي تؤثر على إقتصاد صناعة الموانئ وصناعة النقل البحري في مجموعة الموانئ الأمريكية المطلة على حافة المحيط الباسيفيكي التي عمها الإضراب في أواخر سبتمبر وأوائل أكتوبر العام ٢٠٠٢ .

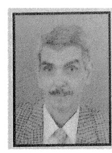
وتتأثر إقتصادات صناعة اللوجستيات بالخواص والصفات المميزة لجغرافيات المناطق المتطلعة إلى دمج هذه الصناعة في إقتصاداتها (Geographic Characteristics) وتتميز دائماً المواقع المساحلة وكذلك المشاطئة للمحيطات والبحار والخلجان والممرات المائية والممرات البرية بحسنات مراكز الجذب لقيام هذه الصناعة . وتعكس الجغرافيا الطبيعية والسياسية والإقتصادية شخصياتها على توجهات صناعة اللوجستيات . ففي الولايات المتحدة الأمريكية بهيئتها القارية تترادف فلسفة النقل القاري متعدد الوسائط مع شبكات النقل بالسكة الحديدية بعربات شحنها التي تتسع لنقل مصفوفتين من الحاويات على ظهرها (Double-Stack Train) التي تساعد شركات الإمداد بالخدمات اللوجستية أن تنطلق إلى ماوراء المواقع الجغرافية للموانئ وتقدم للمشترين لهذه الخدمات تسهيلات تعتمد على إختصار المسافات (Clear Cut Customer Advantages) إلى جانب الوفر المتحقق من كفاءة إستهلاك الوقود (Enormous Fuel Efficiencies) والإفادة من ميزات الإقتصاد ذي الحجم الكبير (Economy Of Scale) على العكس من ذلك فإن قصر المسافات وقلة الموانع والقيود الجمركية في قارة أوروبا حالت دون أن تصبح قطارات البضائع التي تحمل مصفوفتين من البضائع ضرورة، وإستعاضت الدول الأوروبية عن ذلك بمركب (Combination) لوجستي من السكة الحديدية والشاحنات البرية (Trucks) وقوارب الشحن (Barges) وسفن التغذية الرافدية (Feeder Vessels) وجميعها تمثل شبكة متناسقة ومتكاملة (Sophisticated Network) تمكن الإقتصادات الأوروبية من أن تتآصر مع بعضها كما تساعدها على أن تترابط مع إقتصادات العالم الأخرى. وفي أقطار الإقتصادات اللوجستية في قارة آسيا فإن مركب خدمي مماثل يتألف من الشاحنات البرية والسفن الرافدية آخذاً في النمو الأمر الذي شجع الشاحنين على الإستعانة بخدمات النقل من الباب إلى الباب (Door - To -Door Services) التي مكنتهم من التواصل مع أسواق العالم الرئيسة. وفي هذا السياق فإن هناك جهوداً تبذل لإفساح الحدود بلا عوائق أمام منظومات النقل الدولي متعدد الوسائط (Untapped Intermodal Frontiers) وللتسوية وتحديث شبكات النقل الدولي متعدد الوسائط في بناء مزيد من نقاط القوة في إقتصاد اللوجستيات فإن مشروع تطوير خطوط السكة الحديدية عبر سيبريا في روسيا لتكون قنطرة تربط ما بين أقصى شرق قارة آسيا وأقاصي أقطار غربي قارة أوروبا لتقديم حزمة من الخدمات المعولمة (Trans - Siberian Railway Landbridge) ويبني المخططون الإستراتيجيون لهذه الصناعة توقعاتهم على أساس أن النقل الدولي متعدد الوسائط سيكون إتجاهاً إقليمياً في العقود القادمة. لجعل التوزيع السلعي (Multimodal Distribution) على المستوى الدولي والإقليمي حقيقة سائدة.

وتعتمد صناعة النقل الدولي متعدد الوسائط بدرجة كبيرة على عولمة صناعة الخدمات اللوجستية وعولمة الأسواق الإقليمية وربط مواقع الإنتاج بحلقات سلاسل التوزيع وبأسواق العالم قاطبة (Globalisation Of The Market Place) ويعتمد ذلك كله على الإتجاهات الإنتشارية والتوسيعية للتجارة الدولية. والفائدة اللوجستية التي ستقدمها القنطرة البرية للسكة الحديدية الروسية (Soviet Landbridge) أنها ستجعل الزمن اللوجستي وهو مرادف للزمن الإقتصادي أقل بما نسبته ٣٥٪ إذ ستتراوح فترة النقل ما بين ١٧ - ٢٠ يوماً بدلاً من ٢٢ - ٣٥ يوماً. لأن مسالك التجارة (Trade Lanes) ما بين قارتي أوروبا وآسيا كانت منذ عصور سحيقة وستبقى لآماد ممتدة من أهم طرق التجارة الدولية وسيدعم هذه الإتجاهات في المستقبل المنظور تقدم الثورة التكنولوجية والإليكترونية بالتآزر مع سرعة النمو في أساليب الإدارة اللوجستية. ويعزز من هذا الإتجاه أن المشترين لخدمات النقل عادةً ما يقدمون بداءة على تأمين أنفسهم بمعلومات جيدة عن وسائل النقل المراد إستخدامها إذ تدخل صناعة المعلومات كمرجع ما بين الخيارات والبدائل (Transportation Is Information In The Eyes Of The Customer)

ويدخل ذلك في إطار الخدمات المعلوماتية اللوجستية فخريطة المخزونات السلعية وخرائط العمليات والأنشطة الإنتاجية والتوزيعية لا يمكن إعدادها بدقة إلا تأسيساً على المعلومات التي يقدمها الناقل (Carrier) إلى عملائه.

فدورة الإنتاج تعتمد على مدى توافر المواد الخام أو الوسيطة أو المكونات. وهذه المخزونات تتطلب أصلاً بناءً على قياس عدد وحجم الطلبات على الإنتاج. ويعد ذلك جزءاً من الشراكة مابين الناقل وعملائه حيث يتحمل مسئولية إقتسام المعلومات اللازمة معهم في إطار التعاون اللوجستي لأن دراسة الزمن والحركة التي تؤدي إلى تشبيك جميع محاور الخدمات اللوجستية صارت على نحو أكثر تطوراً من لوازم بناء إقتصادات دولية ليست عصية على التكامل الذي ينظر إلى صناعة اللوجستيات بإعتبارها رأس مال دولي هام.

خواطر



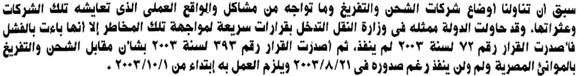
دكتور على عوض حسن

حول خطف الرهائن في العراق ذهب البعض إلى أن ذلك عمل مشروع بإعتباره نوعاً من أنواع مقاومة الإحتلال وذهب البعض الآخر إلى أن ذلك يسيء إلى المطالب المشروعة للشعب العراقي على أساس أن الرهائن الذين يختطفون هم من المدنيين وأياً كان وجه الخلاف فإنه مما لا شك فيه أن السياسة الأمريكية قلبت المعايير بصورة تؤكد سيادة منطق القوة الغاشمة فها هو بوش الكذاب يصف المقاومين للإحتلال في العراق وفلسطين بأنهم إرهابيين ويصل في بجاحته إلى أبعد مدى حين يقول أن قواته المحتلة حين تخطف الأطفال والنساء فإنها تفعل ذلك في نطاق حق الدفاع الشرعي أي أن اللص يريد أن يشرع لنفسه حماية من أصحاب الدار الذين قام بسرقتهم ولا يتورع هذا الدبليو وبطانته رعاة البقر الكذابين أن يقول أنه أرسل قواته للعراق من أجل دعم حرية شعبه رغم أن هذا الشعب بجميع طوائفه أثبت أنه لا يريد ولا يطيق وجود هؤلاء المرتزقة سواء من جنود الإحتلال أو من إستأجروهم بالدولار للذهاب في مهام إلى العراق لخدمة المستعمر وضد مصلحة الشعب العراقي.

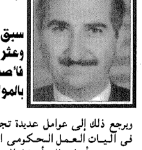
ومن هنا فإن قتل أو خطف هؤلاء جائز وهو نوع من المقاومة المشروعة للسفاحين المعتدين.

وقد قال رب العزة (**قاتلوهم يعذبهم الله بأيديكم ويخزهم وينصركم عليهم ويشف صدور قوم مؤمنين**).

***



شركات الشحن والتفريغ ودور الدولة



بقلم / عبد الحميد مرسى عنبر - محام بالنقض والدستورية العليا
باحث وإستشارى النقل البحرى والجوى

سبق أن تناولنا أوضاع شركات الشحن والتفريغ وما تواجه من مشاكل والواقع العملى الذى تعايشه تلك الشركات وعثراتها. وقد حاولت الدولة ممثله فى وزارة النقل التدخل بقرارات سريعة لمواجهة تلك المخاطر إلا انها باءت بالفشل فأصدرت القرار رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٣ لم ينفذ، ثم أصدرت القرار رقم ٣٩٣ لسنة ٢٠٠٣ بشأن مقابل الشحن والتفريغ بالموانئ المصرية ولم ولن ينفذ رغم صدوره فى ٢٠٠٣/٨/٢١ ويلزم العمل به إبتداء من ٢٠٠٣/١٠/١ .

ويرجع ذلك إلى عوامل عديدة تجمعت فى آليات العمل الحكومى التى تصدر من أعلى إلى أسفل للتنفيذ فكان لا يلقى ثمة إعتراض لأن الشركات كانت حكومية ورؤساء مجلس الإدارة بالتعيين يمكن إقالتهم حتى لو كان مجرد مناقشة مابدا غامضاً فكان الثناء على تلك القرارات هى بداية الفساد وتدهور الأوضاع لأن الوزارة لا تعترف سوى بالموظفين القابعين خلف مكاتبهم، وأن الدراسة خارج الوزارة هو تدخل فى إختصاصها ، وأن العرض على شركات القطاع الخاص هو تنازل غير مقبول، وإن طرح الموضوع للمناقشة من جانب خبراء غير مستشارى مجلس الدولة هو نوع من التواطؤ غير محمود العواقب فى ظل سياسة رقابة الجهات الحكومية الأخرى، لذلك كان لتطبيع آليات حكومية فى ظل أوضاع تغيرت أثره الذى نواجهه ومن العجيب أن الدولة عندما غيرت السياسة لم تغير آليات الدراسة والبحث فكان من الطبيعى صدور قرارات فى نعوشها وقد تعدى ذلك إلى خارج حدود الدولة لأن القطاع الخاص سواء توكيلات أو شركات ملاحية عند صدور قرارات تمس النواحى المالية والمعاملات مع الغير يتم ترجمتها وإرسالها للخارج ويتم إخطار كافة الجهات من خطوط ملاحية وغيرها بتلك القرارات السيادية للتنفيذ، وبالتالى فإن عدم التطبيق أو التوقف هو إجراء يمس سيادة الدولة ومصداقيتها الدولية.

إذا كان ذلك هو جزء يسير من الداء فما هو المرض العضال فى قرار الشحن والتفريغ الذى صدر؟

كان من أهم الأسباب التى أدت إلى عدم العمل بالقرار هو التعديل الذى تم بالوزارة بعد عرضه على غرف الملاحة التى وافقت على مضض صدور قرار يمثل فئات محددة كانت قد إقترحته فى مشروع القرار، ولم يأخذ به وهى فئات كانت تعول عليها الأغلبية من شركات الملاحة ثم فوجئت بالقرار يعدل تلك المقترحات وهى التى تقوم بتنفيذه وليس وزارة النقل، كما أن المادة الثانية من القرار تؤكد على أن مقابل تأدية الخدمة والوارد بالقرار إسترشادياً وليس إجبارياً ، وإن كانت قد فتحت الباب بإعلان الشركة بالمقابل الذى يتم التعامل به وإلا أعتبر المقابل فى القرار هو الذى يسرى أمام الجهات السيادية، مما يعنى أن تلك الفئات هى الحد الأدنى للأسعار والإعلان الذى يتم لمصلحة العاملين بأسعار أقل أن تعلن عنها حتى لا تضار أمام الجهات السيادية وأهمها مصلحة الضرائب بالطبع وبالتالى فقد أفصحت بأن تلك الأسعار هى:

أولاً: أسعار إسترشادية فقط وليست ملزمة.

ثانياً: أعطت الفرصة للنزول ومن المصلحة بإعلان الأسعار الأقل ، وأن الزيادة فى تلك الأسعار يعنى المحاسبة على فئة أعلى من القرار وبالتالى يتم التعامل الضريبى على أساسها وهى ليست فى صالح شركات القطاع الخاص وكذلك قطاع الأعمال بالرغم من أنه يمكن أن يتعامل بحرية مثل القطاع الخاص ولكنه مكبل بقرارات سيادية يجعله يميل إلى العمل بالقرار ما لم يجد مصلحة فى الأخذ بالفئة الأعلى ولا يمكن له النزول بتلك الأسعار للمنافسة فى وقت يمكن فيه القطاع الخاص النزول والإعلان عن ذلك ليستفيد ضرائبياً بتلك الميزة ويؤدى إلى إضطراب فى الأسعار فى وقت تتقلب فيه العملة الصعبة وأسعار الدولار، وتلك السياسة لا تعنى أن الحكومة جادة فى التعاون مع القطاع الخاص وإنما سياسة القط والفأر يحاول كل منهما التهرب من مسئولية المكاشفة والمصارحة وإن غرف الملاحة فى مأزق حقيقى لتغيير تلك الأوضاع فهل سياسة غرف الملاحة بعد الإنتخابات الجديدة قادرة على تغيير تلك السياسة؟

وهو ما سوف نتناوله بالتفصيل فى العدد القادم- بإذن الله.

أخبار من فوق السحاب

رمز مشترك بين الأردن والخليج

يتم تنفيذ إتفاقية للرمز المشترك بين الأردن وطيران الخليج إعتباراً من أول مايو الجارى تسير بموجبها شركة الخليج طائرات من طراز "ايرباص ٥٠٠/٣٤٠" ثلاث مرات إسبوعياً تزيد إلى ٦ رحلات أول أغسطس القادم.

تطوير مطارى برج العرب وشرم الشيخ

صرح اللواء طيار فتحى فتح الله رئيس الشركة المصرية للمطارات بأن مطار برج العرب سيشهد عملية تطوير كبيرة تتضمن إنشاء مبنى جديد للشركات بتكلفة ١٢٠ مليون دولار تمويل من البنك اليابانى وتبلغ مساحته ١٨ كيلو متر، وذلك لإستيعاب حركة السفر والوصول.

وبالنسبة لمبنى الركاب الجديد بمطار شرم الشيخ الدولى فقد قررت الشركة الإنتهاء من الأعمال التمهيدية لإنشاء مبنى الركاب الجديد فى شهر يوليو القادم على مساحة ٤٣ ألف متر مربع بتكلفة ٥٠ مليون دولار قرضاً من البنك الدولى، وذلك لزيادة طاقته الإستيعابية إلى ٤٥٠٠ راكب فى الساعة، ومن المتوقع تشغيل المبنى الجديد فى بداية عام ٢٠٠٦.

السفر إلى بيروت على طائرات القطرية

تم الإتفاق بين شركة طيران الشرق الأوسط اللبنانية وشركة الخطوط الجوية القطرية يتيح لركاب الشركة اللبنانية السفر على الطائرات القطرية إلى بيروت.

الكويتية شركة مساهمة

وافقت اللجنة المالية والإقتصادية فى مجلس الأمة الكويتى على المشروع الذى تقدمت به الحكومة لتحويل مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية التى تملكها الدولة إلى شركة مساهمة لمواجهة الصعوبات المالية التى تعانى منها حالياً.

الإجراءات الأمنية بالمطارات

صرح الدكتور أسعد قطيط رئيس المنظمة الدولية للطيران المدنى بأنه تم تخصيص ٣ ملايين دولار لإيفاد خبراء خلال العام الجارى إلى ٤٠ دولة أفريقية وأوروبية وأمريكية ومنطقة الشرق الأوسط للتفتيش على الإجراءات الأمنية فى مطارات تلك الدول، وأشار قطيط إلى أنه بدأ تنفيذ برنامج أمن المطارات بعد أحداث ١١ سبتمبر حيث تم خلال العام الماضى التدقيق فى أمن مطارات ٢٠ دولة.



ورد إلى المجلة إستفسار من ملك مصطفى شفيق تسأل هل يجوز للزوجة أن تتحلل من الحجاب أمام زوج شقيقتها. ويرد المستشار القانونى على ذلك بقوله: أنه وإن كانت الزوجة محرمة على زوج شقيقتها فإن هذا التحريم مؤقت بدليل أنه يجوز للزوج أن يتزوج شقيقة زوجته المتوفاة إمتثالاً لقوله تعالى: (وأن تجمعوا بين الأختين إلا ما قد سلف) ولكن هذا التحريم المؤقت لا يمنع من وجهة نظرنا إلى إلتزام الزوجة بالحجاب أمام زوج شقيقتها وعدم كشف ما لا يصح كشفه إلا للمحارم لأنه وإن كان محرماً عليها تحريماً مؤقتاً لكن ذلك لا يمنع من شبهة الوقوع فى الحرام ولذلك وسداً للذرائع يجب على الزوجة أن تتعامل مع زوج شقيقتها على أنه أجنبى عنها حتى لا يطمع من فى قلبه مرض كما أن ذلك خير للزوجين وأطهر .. والله أعلم.



.. المرأة المصرية لها تاريخ مضئ ومشرق، لم يبدأ مع القرن الماضى فقط وما سبقه كمثيلاتها فى الدول الأوروبية والمتقدمة ولكنه بدأ منذ عصر الفراعنة ...
حيث تدلنا على ذلك التماثيل الفرعونية القديمة والتى نجد فيها المرأة بجانب زوجها فى العمل والمنزل والتعليم.
وفى العصر الحديث نجحت المرأة المصرية فى الطب والفن والرياضة والسياسة حتى أصبحت وزيرة وعالمة ذرة استحقت تقدير وطنها.

ولأن حياة كل منا هى كتاب به صفحات تكتسب قيمتها بما كتب فيها وليس من عددها، لذلك فسوف نفتح صفحة من حياة سيدات مصريات أسهمن فى نهضة حقيقية لبلادهن ولم ينلن حظاً كبيراً من الشهرة أو المتابعة الجماهيرية ومنهن:

سميرة موسى: (مس كورى المصرية)

وهى العالمة المصرية التى عشقت العلم والدراسة منذ نعومة أظافرها فقد قامت وهى فى سن السابعة عشرة (١٩٣٣) بتأليف كتاب يضم تلخيصاً ميسراً للكتاب المدرسى المقرر فى مادة الجبر من وزارة المعارف لطلبة السنة الأولى الثانوية وقد شجعها والدها وطبع الكتاب على نفقته الخاصة حيث قامت بتوزيعه على زميلاتها بالمجان.

وفى عام ١٩٣٥ حصلت سميرة موسى على شهادة الثانوية القسم العلمى وكانت الأولى على مصر وإلتحقت بكلية العلوم لتلفت نظر أستاذها الدكتور مصطفى مشرفة عميد الكلية وإختارت (علم الذرة) ليكون عصر القوة والقدرة على العمل من أجل السلام والخير

وأصبحت هذه العالمة إسماً وعلماً فى مجالها وساهمت بعملها وتجاربها المعملية فى معهد الراديوم بكلية الطب بالإضافة إلى جهودها فى تأسيس الطاقة الذرية وعضويتها فى الكثير من اللجان التخصصية ومنها لجنة الطاقة والوقاية من القنبلة الذرية حتى أطلق عليها لقب (مس كورى المصرية) بعد أن أذهلت الأوساط العلمية بالنتائج التى توصلت إليها.

وقد ماتت فى حادث غامض أثناء زيارتها للولايات المتحدة الأمريكية عام ١٩٥٢ .

د/عائشة عبد الرحمن (بنت الشاطئ).

ولدت عام ١٩١٢ بدمياط وحفظت القرآن الكريم ودرست علوم الشريعة والسنة وإجادتها وهى فى العاشرة من عمرها وإلتحقت بمدرسة المعلمات بطنطا ومنها إلى كلية الآداب بالقاهرة عام ١٩٣٥ لتكون بعد أربع سنوات معيدة بها وأخذت ترتقى فى سلم التدريس بالجامعة فى وقت كان ينظر لخروج المرأة من بيتها بكثير من الإنتقاد والرفض ولكنها أصرت على الإستمرار فى دراساتها العليا وكانت أستاذة بالجامعة وأديبة ومفكرة وكاتبة صحفية بالأهرام ولها قضاياها وأفكارها التى أثرت بها جريدة الأهرام طوال ستين عام وأثرت خلالها الحياة الثقافية والدينية والعلمية فى مصر وأما الجزء الأهم من إنتاجها وأفكارها فقد حوته مجلدات أكثر من أربعين كتاب فى الدراسات القرآنية والإسلامية والدراسات اللغوية والأدبية والتاريخية والإجتماعية وكذلك أكثر من خمسين بحث منشور وأهم الكتب التى قدمتها:

الريف المصرى - الغفران - نساء النبى - قيم جديدة للأدب العربى القديم والمعاصر - رحلة فى جزيرة العرب - على الجسر - وقد توفيت عام ١٩٩٨ عن عمر يناهز ٨٥ عام.

إعداد/ إيمان العرجاوى



لقاء وتكريم من الملك الحسن لعائشة عبد الرحمن

ميناء السخنة

Ports in a storm

While the Suez Canal is vital source of important revenue, it has also received such intense focus, that much of Egypt's port infrastructure has been left under - funded and under pressure,writes Gavin van Marle.

The system has already been installed and is up and running at Egypt's newest port of El Sokhna, where it was supplied by the operating company, Sokhna port Development Company (SPDC). positioned on the west coast of the Red Sea, El Sokhna is one of the more ambitious developments being undertaken in Egypt at the moment, an almost entirely new port being built firstly to service the needs of the local market, and also in the future to capture a growing share of the Mediterranean transhipment market.

" The idea of the port originated from a need to have a new industrial area in Egypt," says captain Ossama Al Sharif, chairman and managing director of SPDC.

He continues, "The delta was heavily congested: overdeveloped and overpopulated.And as Egypytians only occupy 5% of the total land area, the idea was to seek alternatives for local and foreign investors for light and heavy industry . just a place for loading and discharging commodities. That's why we are not just targeting the Egyptian market. In Sokhna Port, we are looking to become a regional hub, like Rotterdam or Singapore, which are distribution centres to their respective regions."

A phased development plan over the next 20 years will see, if SPDC's traffic forecasts are proved correct, the port develop into a huge industrial area, incor-porating not only container traffic, but also logistics activities as well as handling other cargoes such as agribulk, livestock and liquid bulk. The port already boasts a 17 m draught at the quay, enabling it to handle the largest container vessels, and general cargo terminal, andhas in operation a container, ro - ro and general cargo terminal, and By 2005, agribulk and liquid bulk terminals are expected to be have been added to the port's facilities and, if container volumes grow to the hundreds of thousands of TEU per year level, then a logistics centre will be developed in accordance with the growth.

Five years on, and a new basin will be built to handle the increasing amounts of bulk and general cargo, and afterwards the development will focus purely on container traffic, with the possibility of new container terminal being built in the west part of the port that will cater for the growth through to 2020. Already SPDC has invested $57 m in the project and, if all the plans go ahead, it will invest a total of $1.7bn, operating a total quay length of some 17 km.

"With its location and tential, Egypt deserves better ports," he continues.

"Internationally, the lucrative business is in three or four ports around the world.

Transpacific it is Asia to US and Asia to Europe. On the Atlantic, it is US to Europe. Those are the main routes where the money is and where there is a lot of freight moving between the developed industrial nations. We are in the middle of that. But without the proper port facilities we will never attract it."

Despite his confidence, it ought also to be noted that SPDC's traffic forecasts vary considerably. By 2010 it envisages a low-end throughput scenario of 420.000 TEU, and a high-end scenario of 1.01m TEU. By 2020, the divergence between low-end and high-end forecasts has widened considerably: it envisages handling between 1.22m TEU and 4.32m TEU.

pobulk terminals.
But ports are no longer

'Already SPDC has invested $57m in the project, and if all the plans go ahead it will invest a total of $1.7bn, operating a total quay length of some 17 km'

cargo systems



زيارة الوفد الرسمى الفيتنامى لميناء السخنة برئاسة السيد تران هوى نانج محافظ هاى فونج

H.E.Mr Tran Huy Nang Chairman of Hai Fong People's Commitee

AFIFI
WORLD TRANSPORT

agent of:
PANALPINA
on 6 continents

North America
51 offices

Europe,
127 offices

Asia
49 offices

Africa
30 offices

Latin America
47 offices

Oceania
4 offices



FIATA

Services Offered in

IMPORT &EXPORT

Arrange of Air-and Oceanfreight-shipments from almost anywhere in the world under comlete supervision.
Coordination and handling of Crosstrade-shipments for customers in Egypt

PROJECT-AND-PLANT-TRANSPORT

Worldwide coordlination,arranging and transportation of project and entire Plants up to jobsite.Controlling and monitoring of cargo from Egypt and also from suppliers located overseas.

IT-EDP

Panalpina does operate its own worldwide communication-network.

17,PORT SAID STREET-ELSHATBI-ALEXANDRIA-EGYPT.
e-mail:mail@afifiworld.com
web site:www.afifiworld.com

TEL:+2(03)5905730
+2(03)5928123
FAX:+2(03)5923797
+2(03)5901521



شركة العامرية للمخازن الجمركية

Amria Bonded Warehouses Co.

Mariot - Alexandria - Egypt — **كينج مريوط - الاسكندرية**

شركتنا :-

- من إوائل الشركات التى يساهم القطاع الخاص فى إنشائها بمنطقة الاسكندرية والوجه البحرى بنظام الموانى الجافة .
- تم الترخيص لها لتكون مستودع إيداع جمركي عام لتعمل على تخفيف العبء عن ميناء الاسكندرية خاصة موانى الجمهورية العامة .
- تمتلك الشركة أحدث معدات التداول المتطورة سواء الثقيلة أو الخفيفة ومواكبة التطور التكنولوجي لتطوير الاداء المستمر والكفاءة العالية .
- تزويد الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع المدنى لضمان سلامة مصالح عملائها .
- إدارة واعية ومدربة ذات خبرة كبيرة فى هذاالمجال ..

نشاط الشركة :-

- تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع الواردة والترانزيت للعملاء.
- توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة .
- مجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلاجة والمبردة.
- تخزين السيارات بجميع أنواعها والأوناش والمعدات والسحب لأى عدد حتى ولو سيارة واحدة من الرسالة.
- إمكانية السحب الجزئى للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .
- تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة الفارغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .
- استقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .
- تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة والمرونة .
- بها مجمع جمركى متكامل لنهو الاجراءات الجمركية فى أسرع وقت وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الآلى لمصلحة الجمارك.



موقعنا :-



- الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الاسكندرية - برج العرب) القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات

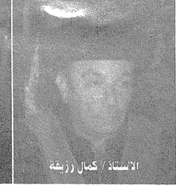
Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo Desert Road - King Mariot
Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672
Fax : (03)4485675
Mobil: 012 394 2216
E-mail:ragabnet@intouch.com

الادارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق اسكندرية القاهرة الصحراوى كينج مريوط - الاسكندرية
ت: ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢ (٠٣)
فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥ (٠٣)
موبيل : ٣٩٤٢٢١٦ (٠١٢)
محمول : ٠١٢٣٩٤٢٢١٦



حوار مع خريجى أول دفعة من

معهد النقل الدولى واللوجستيات





الأستاذ/ كمال رزيقة



الأستاذة/ أميرة شوقى



الأستاذة/ رانيا عبد الحميد



الأستاذ/ كريم فتحى سرور

الأستاذة/ نهى عصفور

أقامت الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى حفل تخرج أول دفعة من حملة الماجستير من معهد النقل الدولى واللوجستيات يوم الخميس الموافق ٢٠٠٤/٤/١ حيث تم تخرج الدفعة الأولى من ماجستير النقل الدولى واللوجستيات باللغة الإنجليزية والدفعة الأولى من ماجستير المعاملات الدولية القانونية التجارية واللوجستيات باللغة العربية وقد هنأت المجلة كلاً من أوائل الدفعتين من كلا القسمين: ماجستير النقل الدولى الأستاذة/ نهى حاتم عصفور والأستاذ/ كريم فتحى سرور والأستاذة/ أميرة أحمد شوقى.

وماجستير المعاملات الدولية القانونية التجارية واللوجستيات الأستاذ/ كمال رزيقة والأستاذة/ رانيا عبد الحميد والأستاذ/ محمود الصاوى



الأستاذة/ أميرة شوقى صاحبة أحسن بحث مقدم فى الماجستير

وكان لابد لمجلة إنترناشيونال التى كان لها حضور فى هذا الحفل أن تجرى هذا الحوار مع أوائل الخريجين.

خريجو المعاملات الدولية

بدأنا بأول الدفعة الأستاذ كمال رزيقة.

**** أستاذ كمال برجاء تعريفنا بدراستك السابقة وخبرتك العملية وتأثير ذلك فى تفوقك فى الدراسة:**

كمال رزيقة حسن مرسى ٥٦ سنة حاصل على بكالوريوس تجارة ١٩٦٩ وليسانس حقوق ٢٠٠٠ وأعمل إستشارى إقتصادى وقانونى.

بدأت عملى بشركات التأمين ثم فى إحدى شركات القطاع العام وذلك أعطانى فرصة التعامل مع البنوك خاصة الإعتمادات المستندية وخطابات الضمان والجمارك والتخليص الجمركى والنقل البحرى والبرى ثم العمل فى إحدى شركات السياحة والفندقة وذلك لمدة ١٨ عام ثم فى إحدى دول الخليج فى وكالات الطيران والتوكيلات الملاحية من خلال خبرتى فى الأنشطة السابقة وإحتكاكى بالمعملات الدولية فإن الجانب العملى هو تأكيد للجانب النظرى مما سهل دراستى وسهولة إستيعاب المواد والدراسة حيث تم إحتكاكى بأكثر من ٢٠ دولة أوروبية وإفريقية وأسيوية مما أتاح لى فرصة عمل بحثى فى الماجستير عن "إنضمام جمهورية مصر العربية فى تكتل جنوب وشرق أفريقيا والمعروف بالكوميسا"

**** أستاذ كمال كيف أثرت دراسة الماجستير فى الجانب العملى وهل أضافت جديداً إلى خبرتك السابقة؟**

الإستفادة كانت فى أثناء الدراسة حيث ساعدتنى على حل إحدى المشكلات فى علاقات دولية لمؤسسة فى إحدى دول الخليج مع إحدى شركات الطيران الأمريكية



أجرت الحوار
أميرة شوقى

**** أستاذ كمال ما الذى أثر جذبك لمثل هذه الدراسة؟**

جانبان على المستوى الشخصى إيجاد القدوة لأولادى وتعريفهم بأهمية العلم والجانب الآخر على المستوى القومى بفتح أبواب التجارة العالمية على مصر إعتباراً من ٢٠٠٥ ونقص المؤهلين فى السوق المصرية الذين يعون ويتفهمون طريقة التعامل مع الأجانب فى ضوء المعاملات الدولية.

ومن خلال خبرتك ودراستك بما توصى؟

أوصى بالثبات التشريعى لقوانين الإستثمار حرصاً على عدم هروب المستثمر الأجنبى.

ثم تقابلنا مع الأستاذة/ رانيا عبد الحميد وسألناها:

نرجو تعريفنا بشخصيتك وخلفيتك العلمية والعملية وتأثير ذلك على تفوقك فى الدراسة:

رانيا مصطفى عبد الحميد ٢٥ سنة بكالوريوس تجارة شعبة محاسبة و أعمل " محاسبة بمعهد تدريب الموانى بالأكاديمية" بحكم دراستى فى كلية التجارة للمواد التجارية وبعض المواد القانونية وعملى كمحاسب فى معهد تدريب الموانى حيث يتم التعامل فى العقود الدولية العربية فقد أثر الجانب العملى على إختيارى لعمل الماجستير فى المعاملات الدولية وفهم متطلبات سوق خدمات النقل الدولى وبالتالى سهل على الدراسة.

وقد أثر ذلك فى إختيار موضوع البحث "عملية تخطيط اللوجستيات فى النقل الدولى متعدد الوسائط" حيث تم التعرض للنقل الدولى المتعدد الوسائط وكذلك اللوجستيات وتم أخذ عينة من الشركات العاملة فى المجال ووضع خطة مقترحة لعملية تخطيط اللوجستيات فى النقل الدولى المتعدد الوسائط.



الأستاذ/ محمود الصاوى

هل أثرت دراستك على تطوير أدائك العملي؟

دراسة الماجستير سهلت عَلّى فهم الكثير من بنود العقود الدولية في مجال عملي وخاصة في مجال التحكيم التجاري الدولي والمعاملات المصرفية الدولية وقد أثرت على تطوير مفاهيمي بفكر لوجستي أكثر فهماً للواقع العملي.

وتعرفنا على ثالث دفعة المعاملات الدولية الأستاذ/ محمود الصاوي برجاء تعريفنا بخلفيتك العلمية وخبرتك العملية وتأثيرها في تفوقك في الدراسة.

محمود عبد المحسن الصاوي ٦١ سنة ليسانس حقوق المستشار القانوني لشركة الإسكندرية لتداول الحاويات رئيس قطاع الشئون القانونية سابقاً وحالياً محامي بالنقض.

نظراً لأن عملي بشركة من شركات النقل البحري فإن الخلفية التطبيقية في مجال المسئوليات تقتضي المعرفة الكاملة لمعاهدات النقل البحري مثل بروكسل ١٩٢٤ وبروتوكولاتها وهامبرج ١٩٧٨ وتطبيقاتها وكذلك ما يتعلق بنشاط الموردين عند إستيراد المعدات وعلاقات البنوك الداخلية والخارجية والإعتمادات المستندية وكذلك إبداء الرأي في هذا النطاق أدى إلى أن تكون الخلفية جيدة للدراسة النظرية بماجستير المعاملات الدولية مما جذبني لعمل بحثين في نهاية الدراسة هما "المشكلات العلمية الناتجة عن تطبيق النقل متعدد الوسائط" وتعرض إلى كافة المشاكل البنكية وتطبيق المعاهدات الخاصة بالنقل النوعي وكيفية الحلول والبحث الآخر "جريمة السرقة في مجال التجارة الإلكترونية".

**** أستاذ/ محمود بعد حصولك على ماجستير المعاملات الدولية هل أضاف جديد إلى خبراتك؟**

الدراسة فعلت النشاط التطبيقي من حيث الإلمام التام بمنهجية التناول لكافة المسائل المتعلقة بالأنشطة سالفة الذكر كما أوضحت الإتجاهات الدولية في هذا المجال ومدى تقدم التشريعات الوطنية في هذا الخصوص ومعرفة ما يحتاجه النظام القانوني المصري من إستكمال في هذا النطاق وقد أهلتني وساعدتني على الإتجاة نحو التخصص بما يواكب تطبيقات إتفاقيات المنظمة العالمية للتجارة في مجال الإستيراد والتصدير وما يتعلق بها من عقود دولية والعلاقات المصرفية.

وفي نهاية اللقاء بأوائل دفعة المعاملات الدولية إقترح الجميع على التوسع في دراسة التحكيم والعقود الدولية وتشريعات الإستثمار والشركات دولية النشاط وذلك لمواجهة تطبيق الإتفاقيات الدولية لأهميتها البالغة إعتباراً من ٢٠٠٥ ومايليها.

خريجو النقل الدولي واللوجستيات باللغة الإنجليزية

وبسؤال أوائل دفعة ماجستير النقل الدولي واللوجستيات باللغة الإنجليزية وبدأنا الحوار مع الأستاذة/ نهى عصفور أولى دفعة النقل الدولي واللوجيستيات وسألناها رجاء تعريفنا بخبرتك العملية وخلفيتك العلمية وتأثيرها على دراستك:

نهى عصفور ٢٦ سنة ليسانس أداب إنجليزي - لغة وترجمة وأعمل محاضر ومنسق دورات بمعهد تدريب الموانى بالأكاديمية العربية، ساعدتني دراستي السابقة للغة الإنجليزية وعملي كمحاضر على تسهيل الدراسة وتحقيق نتائج متفوقة وخاصة أن جميع المواد الدراسية باللغة الإنجليزية وأن طبيعة العمل والإتصال مع الهيئات والمنظمات الدولية المتعاملة في مجال النقل الدولي واللوجستيات والتدريب كان له أثر إيجابي في أثراء الدراسة وقد أثر عملي على موضوع البحث "The Role of ports as logistics centers : East Port Said"

حيث تناول البحث دور المراكز اللوجستية وأهميتها في الإقتصاد القومي مع تطبيق هذا الدور على ميناء شرق بورسعيد.

أستاذة/ نهى هل أثرت دراستك على تطوير أدائك في العمل؟

ساعدت الدراسة على خلق تحسن في الأداء وفهم أعمق للعمل ومتطلباته ومتطلبات العملاء بالإضافة إلى الإنفتاح على التجارب العالمية من خلال الدراسات والتطبيقات والأبحاث وتبادل الخبرات مع الزملاء والأساتذة وأنى أهدف من هذه الدراسة الإسهام في رفع مستوى الأداء وتطبيق المبادئ اللوجستية في العمل لتحقيق نتائج إيجابية ملموسة والمشاركة في دراسات عملية لحل مشكلات قطاع النقل البحري من خلال تفعيل دور التدريب وجعله أكثر فاعلية وكفاءه وتواؤم مع متطلبات السوق المحلية والعالمية.

** وتحدثنا مع الأستاذ كريم فتحي سرور الأول على دفعة النقل الدولي واللوجستيات وسألناه:

أستاذ/ كريم نهنأك بالمركز الأول مكرر ونود تكريمك بأجراء حوار للمجلة وتعريفنا بنفسك خلفيتك الدراسية وخبرتك العملية وتأثير ذلك على تفوقك في الدراسة؟

محمد كريم فتحي سرور ٢٦ سنة بكالوريوس تجارة شعبة محاسبة قسم اللغة الانجليزية أعمل كباحث في مركز البحوث والإستشارات لقطاع النقل البحري.

وفر لي عملي الكثير من المعارف الأكاديمية المتخصصة في النقل البحري بالإضافة لإتاحة الفرصة لي للمشاركة في البحوث التطبيقية التي يعدها المركز والمتعلقة بمجالات النقل واللوجستيات مما ساهم بشكل فعال في إتمامي الدراسة بشكل لائق.

هل كان للدراسة أثر على التطبيق العملي من خلال عملك كباحث؟

إشتملت الدراسة على العديد من الجوانب النظرية المتعلقة بمجال النقل واللوجستيات كما لم تغفل الجوانب التطبيقية في المجالات نفسها وذلك من خلال المناهج الدراسية بالإضافة إلى البحث الذي يعد كأحد شروط الحصول على درجة الماجستير وقد كان تطبيق لإحدى نماذج أساليب قياس الأداء في المحاسبة الإدارية "A Balanced Scoracard approach for developing financial & non financial Performance measures in container terminals"

وإني أمل أن تساهم المعارف والمهارات التي إكتسبتها خلال فترة دراستي في أداء مهام وظيفتي بشكلاً أفضل.

ورأت المجلة أنه لابد أن يكون هناك حوار مع معدة هذا الموضوع الشيق الأستاذة أميرة شوقي ثاني دفعة النقل الدولي واللوجستيات والحاصلة على أحسن بحث مقدم في ماجستير النقل الدولي واللوجستيات باللغة الإنجليزية حيث سألناها.

نرجو تعريفنا بخبرتك العملية وخلفيتك العلمية وكيف أثرت على تفوقك في الدراسة؟

أميرة أحمد شوقي موسى ٢٩ سنة بكالريوس تجارة شعبة محاسبة ودبلومة حاسب آلي

ومحاسبة مالية أعمل كمدير فرع الإسكندرية بشركة باسفيك لينك للوجستيات والنقل متعدد الوسطاء إحدى شركات جلف بدر جروب ودراستي بكلية التجارة يسرت فهم المواد الدراسية التجارية ومن خلال عملي في مجال النقل الدولي واللوجستيات حيث التطبيق العملي لدراسة الماجستير سهل فهم مواد اللوجستيات والمواد المتعلقة بالنقل الدولي مما جعلني أركز في جميع الأبحاث المقدمة خلال الدراسة على تطوير شركات النقل الدولي وقمت بتقديم بحث التخرج عن "How to improve the Egyptian Freight Forwarders companies through marketing"

وذلك لإيماني بأن التطوير بأي صناعة يبدأ بتفهم متطلبات السوق وكيفية توفير الخدمات والسلع المطلوبة لتشبع رغبات المستهلكين وصناعة النقل الدولي كوحدة من هذه الصناعات فإن تطويرها وخصوصاً شركات النقل متعدد الوسائط يستلزم معرفة متطلبات السوق المحلي والعالمي حيث أن المنافسة كبيرة بين الشركات المصرية فيما بينها وبين الشركات الأجنبية والمصرية. وقد تعرض البحث للمشاكل التي تواجة التسويق كمشاكل داخلية داخل الشركات كسوء التخطيط وعدم التنسيق بين الإدارات وبين المشاكل الخارجية من ناحية العملاء بتلبية متطلباتهم ومن ناحية الموردين لإدارة سلسلة إمداد قوية "Supply Chain management"

هل أثرت دراستك العلمية على تطوير عملك؟

مما لاشك فيه أن الدراسة في المقام الأول معرفة فإن دراسة النقل الدولي واللوجستيات أتاحت لي معرفة الكثير عن تطوير خدمات النقل الدولي واللوجستيات من خلال الأبحاث والتجارب الخارجية مما أثرت على كيفية تعاملي وتفكيري من حيث تخطيط الأعمال للوصول إلى الأهداف مع الأخذ في الإعتبار جميع المؤثرات الخارجية.

بحصولك على جائزة أحسن بحث هل تجدين أن تطبيق بحثك عن تطوير شركات النقل المتعدد الوسائط المصرية من خلال التسويق ممكن في الواقع العملي؟

أتمنى تطبيق توصيات بحثي حيث أن المنافسة الحالية الشديدة الموجودة بين الخطوط الملاحية وشركات النقل المتعدد الوسائط والمنافسة بين الشركات الأجنبية متعددة الوسائط والشركات المصرية ستتزايد بعد تطبيق إتفاقيات WTO المعروفة بالجات بداية عام ٢٠٠٥ حيث ستتيح هذه الإتفاقيات تزايد عدد الشركات الأجنبية والتي قد تؤدي إلى إندثار الشركات الغير مؤهلة والغير متفهمة لطبيعة السوق فلازالت أمامنا الفرصة لتطوير شركتنا المصرية لمواجهة المنافسة المفتوحة بعد تطبيق الإتفاقية.

وفي نهاية اللقاء بأوائل دفعة النقل الدولي واللوجستيات أشار الجميع إلى أهمية التوسع في دراسة التطبيقات العملية لمادة اللوجستيات لمدى أهميتها ومقدار الإستفادة الكبيرة التي حصلوا عليها من خلال الدراسة.

في نهاية اللقاء يتقدم الخريجون بالشكر والتقدير للدكتور جمال مختار والدكتور احمد عبد المنصف والدكتور فاروق ملش واللواء صالح عبد الواحد وجميع الأساتذة والمشرفين والعاملين بالمعهد الذين بجهدهم ساهموا ويسروا لهم الحصول على الماجستير.



أخبار الهرم الرابع

جائزة البناء المتميز لعام 2003 لمكتبة الإسكندرية

منحت الجمعية العالمية للجسور والهندسة الإنشائية (IABSE) جائزتها للبناء المتميز لعام ٢٠٠٣ إلى مكتبة الإسكندرية، وتسلم الدكتور **إسماعيل سراج الدين** مدير المكتبة الجائزة خلال الحفل الذى أقيم يوم ١٩ أبريل بمبنى المكتبة.

وحصول مكتبة الإسكندرية على هذه الجائزة إنما يؤكد تفردها بنسق معمارى متميز يجمع بين حداثة وروعة التصميم ويعتبر تقديراً لكل من ساهم فى إنشاء هذا المبنى سواء كانت هذه المشاركة فى التصميم أو التنفيذ، حيث يعتبر مبنى مكتبة الإسكندرية نتاج لتضافر جهود العديد من الهيئات العالمية أسهم فيه الجانب المصرى بدور كبير فى جميع مراحل التصميم والإنشاء ودراسة التربة والبيئة والتأثيث.

وإختيار الفائز بجائزة البناء المتميز تقوم به لجنة متخصصة من بين التصميمات الجديدة المرشحة عن طريق الفروع الإقليمية للجمعية العالمية للجسور والهندسة الإنشائية.

جدير بالذكر أن الجمعية العالمية للجسور والهندسة الإنشائية IABSE تأسست فى زيورخ بسويسرا ١٩٢٩ ويبلغ عدد أعضائها ٤٢٠٠ عضو فى أكثر من ١٠٠ دولة حول العالم.

إهداء من الحكومة الكندية لمكتبة الإسكندرية

زار مكتبة الإسكندرية السيد **مايكل دى سلابرى** سفير كندا بمصر والسيد **چون فيليب تشادجان** الملحق الثقافى بسفارة كندا بمصر، وذلك لتقديم مجموعة من الإهداءات للمكتبة وهى عبارة عن ٦٠٠ كتاب منهم ٣٠٠ كتاب للأطفال و٣٠٠ كتاب متنوع ما بين الآداب والتاريخ والفلسفة والديانات والعلوم صرح السفير **طاهر خليفة** رئيس قطاع العلاقات الخارجية بالمكتبة أن هذا الإهداء يعبر عن روح التعاون بين مصر وكندا فى إطار تطوير مكتبة الإسكندرية وإثرائها بالكتب، وإن هذا الإهداء هو الإهداء الثالث من الحكومة الكندية للمكتبة وهو دليل على التعاون الوثيق بين مصر وكندا.



مهرجان الإحتفال بذكرى شكسبير بمكتبة الإسكندرية

بمناسبة ذكرى ميلاد الكاتب الإنجليزى الشهير ويليام شكسبير، نظم مركز الفنون بمكتبة الإسكندرية خلال شهر إبريل برنامجاً للعروض السينمائية، عرض من خلاله مجموعة مميزة من أفلامه. ضمت مجموعة العروض فيلم «ماكبث»، وفيلم «روميو وجولييت»، وفيلمى «يوليوس قيصر»، و «عطيل». ثم محاضرة عن شكسبير ألقاها أ.د/ روبرت جوليان فهرنباخ، أستاذ بجامعة ويليام ومارى ويليامسبرج بولاية فيرچينيا بالولايات المتحدة الأمريكية.



محاضرة الدور الإستراتيجي لقناة السويس في خدمة التجارة العالمية



★ ألقى الفريق أحمد فاضل محاضرة عنوانها الدور الإستراتيجي لقناة السويس في خدمة التجارة العالمية وذلك بقاعة المحاضرات بجمعية المهندسين المدنيين بالقاهرة بدعوة من رئيسها د. مهندس محمد الهاشمي. تحدث الفريق/ أحمد فاضل قائلاً: إن تاريخ قناة السويس سيظل محفوراً في عقول المصريين والعالم منذ حفر أول قناة في عهد الفراعنة (قناة سنوسرت الثالث) حتى قناتنا الحالية التي إفتتحت في ١٧ نوفمبر ١٨٦٩ في أكبر إحتفالية شهدها ملوك ورؤساء العالم .. ولو أخذنا إحصائية منذ الإفتتاح ١٨٦٩ وحتى تأميم قناة السويس ١٩٥٦ فترة ٨٧ عاماً - كان عدد السفن العابرة خلال هذه الفترة ٣٩٨٣٣٤ سفينة حمولاتها الصافية ١٩١٩ مليون طن، جملة إيرادات هذه الفترة ٢,٤٣٩ مليار دولار .. ومنذ الإفتتاح الثاني ٥ يونيو ١٩٧٥ وحتى ٣٠ يونيو ٢٠٠٣ فترة ٢٨ عاماً - عدد السفن العابرة ٦٩٤١٠٣ سفينة، جملة حمولاتها الصافية ١٥,٨ مليار طن وجملة الإيرادات ٣٨,٣ مليار دولار.

**** بالنسبة لتطوير المجرى الملاحي:**

* تواصل هيئة قناة السويس خطة التطوير بواسطة معداتها وكراكاتها بدون مقاول أجنبي أو قروض للوصول إلى المستهدف النهائي لغاطس ٧٢ قدماً ومساحة القطاع المائي إلى ٦٧٥٠ متراً مربعاً في عام ٢٠١٢ - لأن العالم إتجه فعلاً إلى بناء السفن ذات بدن مزدوج (سفن صديقة البيئة) سيصل الحد الأقصى لحمولة السفينة إلى ٣٦٠ ألف طن. وبذلك تستطيع إستيعاب عبور ٩٩٪ من حجم وحمولة الأسطول العالمي للنقل البحري .. وقد أعلنت في ٢٦ يوليو ٢٠٠١ المنشور الملاحي لبدء العمل بالغاطس الجديد ٦٢ قدماً، وحمولات صافية ٢٢٠ ألف طن.

* تسعيرة مرنة، وتخفيضات في رسوم عبور القناة - إن إدارة القناة تضع سياسات تسعيرية مرنة، وتمنح بعض التخفيضات لنوعيات معينة من السفن تؤدي إلى تعظيم الإيرادات عن طريق جذب أكبر عدد من السفن لعبور القناة بدلاً من رأس الرجاء الصالح.

* المراقبة الإلكترونية أحدث نظم، وأدق وسيلة في العالم لتنظيم ومتابعة السفن العابرة للقناة وتحقيق أقصى درجات الأمان، وتتكون من شبكة رادارات وشاشات عرض الصور والمعلومات وهذا النظام لم يكن موجود عند التأميم، ولكن بدأت الهيئة تشغيله منذ ٦ سنوات.

* مشروعات مياه الشرب - عند التأميم كانت الطاقة التصريفية لمحطات مياه الشرب التي تغذي منطقة القناة كلها ٢٠ مليون متراً مكعباً في السنة، وفي عام ٢٠٠١ بلغت الطاقة التصريفية لمحطات مياه الشرب التي تغذي منطقة القناة ١٩٥ مليون متراً مكعب في السنة - أي بزيادة عشرة أضعاف بالإضافة إلى محطة المياه الجديدة التي تقوم الهيئة بإنشائها لتغذية منطقة شرق بورسعيد والميناء المحوري. كما تم إفتتاح محطة جديدة بالإسماعيلية بطاقة ١٠٠ ألف م٣ يومياً لتصبح طاقة المياه ٣١٢ ألف م٣ يومياً تكفي مدينة الإسماعيلية حتى عام ٢٠١٧ - كما تم إفتتاح محطة المياه الحديدة بالسويس بطاقة ١٨٠ ألف متر مكعب يومياً لتصبح طاقة المياه ٣٧٥ ألف م٣ يومياً تكفي مدينة السويس حتى عام ٢٠٢٠م.

* تخفيض وقت إنتظار السفن لعبور القناة عن طريق السماح للسفن التي تصل بعد الميعاد المحدد للقوافل بدخول القناة مقابل رسم إضافي يتراوح مابين ٣٪، ٥٪، ١٠٪.

- وقد أدى ذلك إلى تحقيق دخل إضافي للقناة بلغ حوالي ٢٥ مليون دولار حتى عام ٢٠٠٣
- زيادة عمق القاع من ١٩,٥ متر إلى ٢٣ متر.
- زيادة غاطس العبور من ٥٣ قدم إلى ٦٢ قدم.
- زيادة القطاع المائي من ٣٦٠٠م٢ إلى ٤١٠٠ م٢
- زيادة مساحة القطاع المائي عند نفق الشهيد أحمد حمدي، وكوبري الفردان، وترعة السلام، والتفريعة الشرقية ببورسعيد بالتوسيع لمرحلة ٧٢ قدم بمساحة متوسطة حوالي ٦٠٠٠م٢ ..

** ومن شأن هذا المشروع عند إكتماله أن يسمح بعبور النسب الآتية من سفن الأسطول العالمي بكامل حمولتها ٩٩٪ من إجمالي الحمولات الساكنة للأسطول العالمي لسفن الصب ٨٢٪ من إجمالي الحمولات الساكنة لناقلات البترول بكامل حمولتها طبقاً للتوزيع الحالي للحمولات، وستزداد هذه النسبة نتيجة لتخزين الناقلات التي تزيد حمولتها عن حوالي ٣٠٠ ألف طن ساكن ١٠٠٪ من باقي أنواع السفن بكامل حمولتها وخاصة سفن الحاويات وأجيالها المستقبلية.

** وبالنسبة للسفن الفارغة فإن القناة قادرة الآن على إستيعاب أقصى حمولة متواجدة من هذه السفن.

**** في مجال التكريك:**

تمتلك الهيئة أسطول كراكات يتكون من إحدى عشر كراكة تشمل جميع أنواع الكراكات، ويعمل الأسطول حالياً في تطوير وتوسيع وتعميق المجرى الملاحي للقناة - بالإضافة إلى مشاركته في المشروعات القومية (ميناء الإسكندرية - ميناء الدخيلة - ميناء دمياط - والأدبية والعين السخنة - وميناء سفاجا) بالإضافة إلى العمل في موانى الدول العربية الشقيقة كميناء طرطوس بسوريا، ميناء درنه في ليبيا، وميناء كوناكري، وميناء الشويخ بالكويت. وآخرها مشروع شرق بور سعيد الذي تكلف ١١٢ مليون جنيه، وإستمر العمل به من أكتوبر ١٩٩٨ إلى يوليو ٢٠٠١، ومشروع تطهير بحيرة التمساح وقد تم تطهير ١,٨ مليون م٣ وإنتهى العمل به في يونيو ٢٠٠٢ بتكلفة ٥٠ مليون جنيه بوفر ١٠٠ مليون جنيه نقارنه بالعروض الأجنبية.

**** وفي مجال أعمال القطر والإنقاذ:**

تمتلك الهيئة أسطولاً من القاطرات حوالي ٨٤ قاطرة - تتراوح قدرات الشد من ٦ إلى ١٦٠ طن، ويقوم هذا الأسطول بأعمال القطر والإنقاذ ومكافحة الحريق بأعلى البحار، كما يقوم بتخفيف الحمولة بالموانى ومناطق الإنتظار.

كما تم تطوير الخدمات التي تؤدى للسفن العابرة كوسائل السلامة وتأمين الملاحة وتطوير المراقبة الإلكترونية، كما تم إنشاء محاكي يستخدم في تدريب المرشدين وأطقم القاطرات.

**** وفي مجال تحديث ترسانات إصلاح السفن:**

تمتلك الهيئة ترسانتي بور سعيد وبور توفيق، وهي مزودة بأحدث الأحواض العائمة والأوناش اللازمة لخدمة وإصلاح السفن العابرة للقناة، ويوجد بها أحدث ماكينة خراطة CNC متعددة الأغراض.

***

الموافقة على قيام شركة ملاحية بين سوريا ومصر ولبنان لتشجيع السياحة

أعلن اللواء بحرى محمود حاتم القاضى رئيس الإتحاد العربى لغرف الملاحة البحرية أنه من المقترح رفع توصية لمجلس وزراء النقل العرب والوزراء الدائمين بمجلس الوحدة الإقتصادية العربية لكل من مصر وسوريا ولبنان للنظر فى الموافقة على منح تخفيضات فى الرسوم والتعريفات الحكومية فى موانى هذه الدول تصل إلى ٥٠٪ من الرسوم السائدة لفترة سبع سنوات قابلة للتجديد لضمان نجاح الخط البحرى المنتظم بإعتبارها إحدى توصيات الإجتماع الرابع لمجلس إدارة الإتحاد العربى لغرف الملاحة البحرية الذى عقد أخيراً بالعاصمة السورية دمشق بإعتبار أن النقل البحرى يلعب دوراً رئيسياً فى وسائل وحركة النقل بما يمتلكه من مزايا تختلف عن باقى وسائل النقل حيث يذهب البعض إلى إعتباره أسرع وأرخص وسيلة من وسائل النقل بالنظر إلى الأحجام الضخمة التى يمكنه نقلها خلال فترات مناسبة وبسعر مقبول يحقق الفائدة والجدوى الإقتصادية لأى مشروع تجارى.

وأضاف رئيس الإتحاد العربى لمجلس إدارة غرف الملاحة العربية فى مذكرة معروضة على الدكتور أحمد جويلى الأمين العام لمجلس الوحدة الإقتصادية العربية بخصوص ما أسفرت عنه توصيات الإجتماع الأخير فى العاصمة السورية دمشق بضرورة إنشاء شركة ملاحية من شركات القطاع الخاص فى الدول العربية لزيادة الحركة التجارية بإعتبارها أحد الأهداف القومية التى يجب أن تسعى لها الدول العربية وبصفة عاجلة لتنمية الحركة التجارية وخلق إقتصاد عربى قوى وحر قادر على مجابهة التحديات الإقتصادية والضغوط السياسية فى عالمنا اليوم.

وأشار إلى أن إنشاء خطوط بحرية منتظمة حالياً بين الموانىء العربية لابد لها أن تحقق خسائر أكيدة مع بداية تشغيلها نظراً لضعف الحركة التجارية بين الدول العربية ويساعد على إزالة جميع العوائق القانونية التى تعمل على تقييد النشاط فى المجال البحرى وتنقية وإصدار التشريعات التى تعمل على تنشيط وتشجيع القطاع الخاص وتحفيز المستثمرين وملاك السفن على الإستثمار فى هذا المجال الحيوى مشيراً إلى أن ذلك يساعد على تشجيع ملاك السفن على إنشاء خطوط بحرية منتظمة بين موانىء الدول العربية بمنحهم الإعفاءات والحوافز الجاذبة لإقامة مثل هذا النشاط الذى يعمل على زيادة حجم التجارة البينية وتشجيعاً على سفر المواطنين للتجارة والعمل أو السياحة بحراً بين الدول العربية مع ضرورة معاملة سفن الدول العربية أو شركات النقل البحرى التى يمتلك غالبية رأس مالها مواطنون عرب وتقع مقارها الرئيسية بإحدى الدول العربية معاملة تميزية وتفضيلية أثناء ترددها على الموانىء العربية تشجيعاً للتجارة البينية وإنسياب حركة الركاب وتشجيع هذه الشركات على الدخول فى إندماجات وتحالفات على المستوى الإقليمى مما يؤدى إلى زيادة الإنتاجية وكفاءة التشغيل لكل أساطيل الشركات المندمجة موضحاً فى هذا الصدد تجارب نجاحه على التعاون العربى فى المجال البحرى.

اللواء بحرى / محمودحاتم القاضى

دليل قانون البضائع الصب Bulk Cargo الخاص بشهادة الصلاحية



تقديم/ كوثر محمد مترجم ثان - بهيئة ميناء الإسكندرية

نشرت هيئة الإشراف والتصنيف اليابانية نيبون كايجى كيوكاى NKK فيا يخص فحص المستندات أو معاينة وإصدار شهادة الصلاحية لسفن البضائع الصب الجاف وفقاً لشروط قانون الممارسة الآمنة لبضائع الصب الجاف الذى يختص بشهادة الصلاحية التى تثبت أن السفن تطبق متطلبات وقوانين الهيئة ومعاهدة سلامة الأرواح فى البحار SOLAS لسنة ٧٤.

ويجب إصدار شهادة الصلاحية وفقاً لقانون البضائع الصب Bulk Cargo عند استكمال فحص المستندات والمعاينة على بدن السفينة وتكون النتائج مرضية ولجمعية بيبون كايجى كيوكاى (NKK) السلطة فى إصدار شهادة الصلاحية وفقاً لقانون البضائع الصب بالنيابة عن العديد من الإدارات.

وهدفت المنظمة البحرية الدولية إلى تطوير هذا القانون (Bulk Cargo) وذلك لتعزيز ملاحظة أعمال الشحن والتخزين لبضائع الصب الجاف.

وقد تم تصنيف المواد المشابهة بحيث يشمل المواد الكيماوية الخطرة ومواد غير قابلة للإشتعال ومواد قليلة الخطر وعلى السفن التى تحمل مواد خطرة المنشأة فى أو بعد ١٩٨٤/٩/١ أن تنفذ شروط سولاس ٧٤.

فى حالة ما لم يطبق قانون البضائع الصب فى ظل أى تعليمات دولية فيجب إخطار عدد من الدول بأن السفن تحمل بضائع صب جاف فى مياهها ويجب أن تحمل السفينة شهادات صلاحية.

وهناك متطلبات خاصة بالإنشاءات والمعدات منها:

– ضرورة وجود موجز الشحن وكتيب المعلومات الثابتة على ظهر السفينة مع الإشارة لأنواع البضائع التى ستحملها السفينة.

– إتباع المعلومات الخاصة بالإنشاءات والمعدات للحماية من الحرائق ووقاية للأشخاص إذا تطلب الأمر المعاينة على سطح السفينة بإستثناء التاريخ ومكان المعاينة فيجب الإتصال بالتوكيل المحلى مع تقديم بيان المستندات مع الطلب والأوراق المفروض تقديمها.

قانون العمل وتعظيم القدرة الإقتصادية لسوق العمل



السيد عبد الجيد السيد

ما أن بدأت ملامح النظام العالمى الجديد حتى تحولت الكثير من الدول - ومن بينها مصر - من النظام الإقتصادى المركزى إلى نظام إقتصاديات السوق وإعتبرت الخصخصة أو توسيع قاعدة الملكية الخاصة أهم وسائله.

وعليه كان المشرع المصرى مواكباً لتلك المتغيرات وجاء قانون العمل رقم ١٢ لسنة ٢٠٠٢ معبراً عن هذا التحول نحو آليات السوق ومنظماً للمراكز القانونية لعلاقات العمل سواء الفردية أو الجماعية.

وتستطيع أن ترى بين أحكامه الرغبة الصادقة نحو العمل على زيادة الإستثمارات المحلية وكذلك تأثيره الايجابى فى جذب الإستثمارات الأجنبية المباشرة وزيادة معدلات التشغيل.

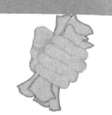
وخاطب القانون أصحاب الأعمال الشرفاء الذين يؤمنون بحقوق العمال وتنمية مهاراتهم ومنحهم المشرع السلطة التنظيمية التى تمكنهم من تحقيق الربحية لمشروعاتهم.

ولمس القانون أوتار الحياة الإجتماعية والسياسية بشكل غير مباشر حين إستهدف الحد من مشكلة البطالة وزيادة فرص العمل ووضع معايير قياس كفاءة الأداء وإيجاد آلية تنظم منح الأجور ممثلة فى المجلس الأعلى للأجور.

ونظم القانون حقوق وواجبات العمال وكفل لهم الحرية التعاقدية وعمل على سد كل الذرائع التى من شأنها التحايل على أحكامه، وأنشأ لجنة لها إختصاص قضائى تنظر المنازعات المتعلقة بالعمال وخاصة منازعات الفصل التعسفى.

وقد أصدر فى ظل هذه المنظومة القانون رقم ١٥٦ لسنة ٢٠٠٢ بإنشاء صندوق إعانات الطوارىء للعمال والذى يواجه حالات الإغلاق الجزئى أو الكلى للمنشآت أو تقليص حجم إنتاجها أو نشاطها نتيجة لما تتعرض له من ظروف اقتصادية، حيث كفل هذا الصندوق للعاملين تقديم إعانات مالية لهم بواقع ٧٥٪ من الأجر الأساسى بحد أدنى مائة جنيهاً وحد أقصى ألف جنيهاً شهرياً وذلك لمدة ستة أشهر بحد أقصى.

إن هذا القانون إنما هو رسالة صادقة إلى كل مستثمر جاد يبتغى الإسهام فى تنمية هذا البلد الأمين ...



هل يمكن ..

أن يصبح ميناء الإسكندرية أحد الموانى الحرة العالمية

بقلم الأستاذ/ كامل محمد النجار - رئيس الجمارك الأسبق

تحدثنا كثيراً عن عبقرية المكان والموقع الجغرافى المتميز لمصر المحروسة وارجو ان اضيف إلى ذلك عبقرية الإستخدام لهذا المكان اى الإستخدام الأمثل للمكان الذى يحقق عائداً قومياً أكثر من غيره من الإستخدامات. فإذا لم نحسن إستخدام المكان نصبح اشبه بمن يكون لديه علماء وعباقرة لا يستفاد منهم بهذه الصفة.

وهنا يتبادر السؤال إذا كانت الموانى المصرية القديمة مساحتها محدودة فهل الأوفق ان تستخدم الساحات والمخازن المتوفرة بها لتخزين البضائع الواردة برسم الوارد والبضائع المهملة أم البضائع العابرة (الترانزيت) والاقطرما والمشروعات اللوجستية. اعتقد اننا لن نختلف على ان الأفضل والانسب هو تحويل احد هذه الموانى على الاقل ليصبح ميناءاً حر كباقى الموانى العالمية التى يضرب بها المثل واعتقد ان ميناء الإسكندرية بما يجرى به الآن من إعدادات شاملة تجعله محل إختيار.

ونرجو أن نوضح أن الفرق بين الموانى الحرة والموانى الجمركية العادية هو أن البضائع المخزنة فى الأولى لا تخضع لأى قيد زمنى للبقاء فى الميناء وبالتالى لا تباع فى المهمل، كما أن الآلات والمعدات ووسائل النقل الواردة للعمل بالميناء تعفى من كافة الضرائب والرسوم والعكس من ذلك الموانى العادية.

الموانى الحرة يمكن أن تصبح سوقاً تجارية حرة ومعرضاً دائماً للمنتجات المصرية ويمكن أن تقام بها بعض الصناعات التكميلية، وكنا نتمنى لو أن ميناء السخنة النموذجى لم يتعرض للمعوقات التى غيرت مساره وحولته جزئياً إلى دائرة جمركية حول الحوض الأول وإن شاء الله تنشأ دائرة أخرى حول الحوض الثانى!!

وهكذا تتعدد الدوائر كلما اضفنا حوض جديد.

إلى أن يصدر بإذن الله القرار الصائب الذى يتفق مع صحيح القانون الحالى بجعل ميناء السخنة النموذجى ميناءاً حراً بالكامل لا يسمح فيه بتخزين البضائع الواردة برسم الوارد ويلزم أصحابها بسحبها خلال ٤٨ ساعة إلى داخل البلاد أو تنقل إلى مستودع جمركى خاص أو عام.

من أجل هذا كان الإقتراح بتعميم السحب المباشر لجميع البضائع الواردة برسم الوارد من الباخرة مباشرة على وسائل النقل الذى أشرت إليه فى عدد فبراير الماضي من المجلة غير أنه لم يلق قبولاً لدى الأخ الفاضل الأستاذ/ عبد الحميد عنبر المحامى القدير وإستشارى النقل البحرى والجوى.

وأرجو أن أذكر سيادته بالحكمة الشهيرة "**خير عادة الا يكون للإنسان عادة**" ويقصد بها ألا يكون الإنسان عبداً للعادة ، ونحن بحق قد تعودنا فى مصلحة الجمارك المصرية ألا نوافق على السحب المباشر للبضائع إلا بعد حصول المستورد على موافقة كتابية من عدد من الجهات ذات الصلة بهذا التيسير، وكان هذا التيسير ولا يزال مطبقاً على الرسائل العادية أو الصب التى تكون من صنف واحد وبسعر واحد للطن أو للقطعة وتخضع لنفس الفئة الضريبية، وذلك مالم يقبل صاحب البضاعة سداد الرسوم على الأساس الأرجح للخزانة والويل كل الويل لكل من يكسر القرار إذا تعذر عليه تدبير وسائل النقل اللازمة لتغطية معدل التفريغ المقرر يومياً، وحتى عندما تغير **مسمى السحب المباشر (تحت الشكة) إلى نظام الإفراج المسبق** كان ذلك مشروطاً بأن تكون الرسالة من صنف واحد تيمناً بالقرار ٤٦ الشهير المنظم للسحب المباشر من تحت الشكة الذى تعودنا عليه.

اليوم بفضل الميكنة الكاملة أصبح نظام الإفراج المسبق مطبقاً على جميع الرسائل وإن وردت فى حاويات مغلقة، وبفضل الأخذ بفكر الإدارة بالمخاطر أصبح فى الإمكان الإفراج عن البضاعة دون معاينتها فى بعض حالات أو بنسبة ١٠٪ فى غالبية الحالات أو بنسبة ١٠٠٪ لغير الملتزمين من المستوردين.

وقد تحقق هذا الإنجاز الكبير دون حاجة إلى تعديل القانون أو القرارات الوزارية إذ من حق مدير عام الجمارك طبقاً للمادة ٥٠ من قانون الجمارك أن يقرر الإفراج دون معاينة بالشروط التى يحددها سيادته.

فماذا يمنع السحب المباشر لجميع البضائع خارج الميناء إلى مخازن المستورد أو إلى مستودع جمركى خاص أو إلى أقرب مستودع عام إليه وإن إستمرت البضاعة مخزنة داخل الحاويات ما دام لا يمانع فى سداد الغرامات المقررة عليها يومياً إذا كان هناك مقابل خدمات لحساب هيئة الميناء يمكن للجمرك تحصيله لحساب الهيئة مع الرسوم الجمركية وإذا كان هناك مقابل خدمات للتوكيلات الملاحية فيجب تحصيله عند سحب إذن التسليم.

أما بالنسبة لشركات التخزين داخل الميناء فيمكنها تأجير مخازنها للشركات التى ترغب فى القيام بالأعمال اللوجستية كما يمكنها أن تنشئ موانى جافة لمزيد من الحصيلة إذ من المؤكد أن بعض المستوردين يرغبون فى تخزين بضائعهم لحين الحاجة إليها أو لحين تدبير الرسوم الجمركية كما أنهم سوف يستفيدون من تجزئة الرسائل لأن التجزئة حالياً غير جائزة إلا بالنسبة للبضائع التى تخزن بالمستودعات الجمركية.

إذا كان السحب المباشر ممكناً بالنسبة للبضائع الواردة برسم الوارد أو الدورباك فسيكون أيسر كثيراً بالنسبة لباقى النظم الجمركية الأخرى لأن حسبة الضرائب والرسوم لن تتغير فى جميع الأحوال ولكن المستندات المطلوبة لباقى النظم قد تقل أو تنعدم وقد لا يتطلب الإفراج عنها سوى ضمانات بقيمة الرسوم فقط.

كما نود الإشارة إلى أن القانون الجمركى والقرارات الوزارية لم تتعرض لنظم التفريغ ولا تتعارض مع السحب المباشر، وعندما يبدأ تشغيل ميناء "**اثر النبى**" أو غيره من الموانى النهرية ستفرغ الحاويات من السفن من ناحية البحر أسوة بالمواد الصب التى تفرغ حالياً بالصنادل، وعندما يبدأ تشغيل ميناء "**بشتيل**" الجاف فلابد من تفريغ الحاويات على عربات السكة الحديد مباشرة وما دام السحب المباشر ممكناً لم يفكر أى مستورد فى نظام جارى الإستلام أو جارى التفريغ أو غيرها.

وكلنا نعلم أن الدول التى تسعى لجعل موانيها معابر للبضائع وليست أماكن تخزين تسمح بالإفراج عنها مع تأجيل سداد الضرائب والرسوم لفترة محددة.

عندما يصبح السحب المباشر هو القاعدة العامة فلن يجبر التوكيل الملاحى صاحب البضاعة على التعهد بتحمل مسئولية العجز والزيادة بدلاً منه. وما دام التفريغ على وسائل النقل يتم تحت الملاحظة الجمركية وأن الوزن أو حصر العدد سيتم بمعرفة الجمرك عند صرف البضاعة فيصبح الجمرك **شاهد عيان** على عملية التسلم والإستلام بين الربان وصاحب البضاعة والمفروض أن العجز الذى يتجاوز النسبة المسموح بها يتحمله الربان وليس صاحب البضاعة بل من حق الأخير أن يسترد بعض الرسوم الجمركية التى يكون قد سددها مقدماً عما يظهر من عجز، ومن واجبه أن يسدد الرسوم عن الزيادة علاوة على الغرامة حالة تجاوز النسبة المسموح بها عما ورد بإقراره الجمركى.

بالنسبة للحاويات التى تفرغ بأختام سليمة تنتفي مسئولية الربان تماماً فيما عدا الزيادة أو العجز فى أعداد الحاويات ذاتها. وإذا كان نقلها إلى أحد الموانى أو المناطق الحرة سيتم على مسئولية التوكيل الملاحى فلا يجب أن يطالب التوكيل بمستندات الرسالة ولا يكون هناك داع لإضاعة الوقت فى تقدير القيمة مقدماً بطريقة جزافية لأن الربان سيواجه بأحكام التهريب إذا لم تصل الحاويات كلياً أو جزئياً لوجهتها النهائية، وقتها يتم تقدير القيمة على ضوء بيانات قوائم الشحن وبالجانب الأرجح للجمرك.

هذه بعض الأفكار البسيطة التى تساهم فى عملية السحب المباشر وإن إختلفت عما تعودنا عليه غير أنها لا تحتاج إلى تعديل تشريعى فلماذا لا نعتنقها لكى تصبح الموانى المصرية كلها أو بعضها على الأقل موانى حرة علماً بأن تحويل أى ميناء إلى منطقة حرة عامة لا يتطلب سوى صدور قرار لرئيس مجلس الوزراء طبقاً للمادة ٢٩ من قانون ضمانات وحوافز الإستثمار.

فى الختام ارجو ان اطمئن الرأى الآخر إلى ان السحب المباشر بشحنات جميع البواخر داخل الميناء خلال مواعيد العمل او حتى لو إستمر العمل ١٦ ساعة يتطلب اسطول كبير لنقل البضائع داخل الميناء وطالما ان الضرائب والرسوم المقررة على الشاحنات لا تقل عن ٥٠٪ مع إستمرار شرط ان تكون السيارات جديدة على الزيرو ومن إنتاج سنه الوصول لأن سيارات نقل البضائع لابد ان تكون آخر موديل !! وطالما ظلت هيئة السكة الحديد على ما هى عليه، وان اسطول النقل النهرى بعافية، فلا امل فى تعميم السحب المباشر.

وإذا اراد اى مسئول ان يقارن بيننا وبين اى من الدول الأخرى، اقول ان التفريغ أيسر من الشحن فلا يجوز مطلقاً ان يستغرق تفريغ اى باخرة وقتاً اطول من الوقت المستغرق فى شحنها بنفس البضائع من ميناء التصدير، وإذا كانت وسائل النقل كافية لنقل البضائع إلى الباخرة فى وقت ما فيجب ان يتم تفريغها عندنا فى وقت اقل.

ندعو الله أن تتحقق التنمية الشاملة والمستدامة لمصر المحروسة بإذن الله وهو قادر على كل شئ آمين يارب العالمين.

◆◆◆

DELTA3: مركز لوجستي متطور مزود بمختلف وسائل النقل لخدمة أوروبا في منطقة DOURGES بـ NORD PAD DE CALAIS

يعد مركز Delta3 من أوائل المراكز المزودة بثلاث وسائل للنقل "tri-modal" على مستوى القارة الأوروبية حيث بدأ تشغيله في ١٥ ديسمبر ٢٠٠٣ . ومن خلال تواجده بمنطقة Nord pas de calais فإن إقامة مركز Delta3 في منطقة Dourges يمثل نقطة إلتقاء الطريق الأوروبي المؤدي من إنجلترا إلى شرق أوروبا بالطريق الذي يربط بين موانئ الشمال بجنوب أوروبا. ويعد مركز Delta3 مركزاً مزوداً بثلاث وسائل للنقل حيث يقع خلف الموانئ البحرية في إطار تصنيفه من قبل اللجنة الأوروبية "كمشروع أوروبي كبير".



فهذا الموقع الجديد الذي تبلغ مساحته ٣٠٠ هكتار سيكون بديلاً للمحطة النهائية لوسائل النقل الموجودة في Lille بالقرب من منطقة حضرية عند مقر سلطة المدينة "Hotel de ville" والتي أصبحت تعاني من كثافة عالية. فهذا المركز الجديد مكون من محطة نهائية متعددة وسائل النقل "سكك حديدية، طرق برية وخدمات نقل بحرية" فضلاً عن منطقة لوجستية لإستقبال أحدث جيل من الإمكانيات اللوجستية ومركز خدمات مخصص لمسئولي النقل والأنظمة اللوجستية. كما يتمتع هذا المركز بالمحافظة على البيئة. هذا ويتميز موقع Delta3 بكونه مركز تجميع للبضائع الترانزيت المتجهة إلى الموانئ البحرية في شمال أوروبا.

أول تعاقدات لنظام JLMD SYSTEM®

قامت الصحافة العامة والصحافة المهنية المتخصصة في مجال الملاحة بإلقاء الضوء بشكل موسع على شركة JLMD Ecologic Group وعلى نظام التركيب المسبق للوقاية من تلوث البقع النفطية والذي قامت بتطويره. وفي أعقاب هذه التغطية الكبيرة قامت الشركة بتوقيع أول ثلاثة تعاقدات مع الشركات التالية:

* شركة Qatar Navigation لخدمة سفينتين جديدتين
* شركة Qatar Shipping لخدمة ست سفن جديدة
* شركة Jet's Cargo Bulk الفرنسية المتواجدة في اليونان وذلك لخدمة ست سفن من بينها خمس سفن جديدة وسفينة واحدة قديمة قابلة للتعديل.

هذا ومن المقرر أن ينتهي تركيب النظام الجديد في تلك السفينة القديمة في الفترة مابين فبراير إلى مارس ٢٠٠٤ حيث سيتم في هذا الصدد إعداد لقاء إعلامي كبير. وجدير بالذكر أن هذه التعاقدات قد تم إبرامها بعد فترة تسويق إستغرقت شهر ونصف الشهر فقط.

ومن المقرر أن يتم الإتفاق على تعاقدات أخرى مع كل من مسئولي تصميم السفن وشركات النفط التي تمتلك سفن. كما أن هناك إتصالات إيجابية هامة من شأنها توقيع إبرام عقود لعدة مئات من السفن الأخرى خلال العامين المقبلين.

ومن جهة أخرى فإن الحكومة الفرنسية من خلال إدارة الشئون البحرية في وزارة النقل والتي يمثلها السيد Eric Berder قد أكدت رسمياً مساندتها لعرض نظام JLMD System® أمام منظمة الملاحة الدولية IMO وذلك خلال الإجتماع القادم للجنة حماية الأماكن البحرية الـMEPC والذي سيعقد في الفترة من ٢٩ مارس إلى ٢ إبريل ٢٠٠٤ .

إذ سيتم تقديم نظام JLMD System® لبدء الإجراءات المعنية بالحصول على لائحة خاصة لتركيب مثل هذا النظام على جميع ناقلات النفط وعلى جميع حاويات مخازن الوقود في سفن النقل.

وأخيراً فإن شركة JLMD Ecologic System قد بدأت حالياً مرحلة التسويق والتصنيع الدولي حيث تبحث عن شركاء ماليين وصناعيين لمشاركتها في إنجاز وإنجاح هذه المرحلة.



تطور شركة LAGARDE وعاء للضغط ذو أبعاد كبيرة، يتلاءم تماماً مع عملية تعقيم "الأرز المعبأ" في أكياس



إن وعاء الضغط ذو الحركة الدائرية الذي يعتمد على دورة البخار الإجبارية والذي تم تطويره هذا العام هو وعاء سعته كبيرة. وبالفعل يبلغ قطره ١٨٠٠ ممتر وتصل سعة التحميل إلى ٥ أكوام من الصواني المنضدة التي تسمح بتعقيم ٢٤٠٠ كيس وزن الواحد ٢٥٠ج. ويقابل هذا الجهاز نجاحاً عظيماً بالأخص في عملية تعقيم الأرز داخل الأكياس اللينة. وقد تم هذا العام بيع حوالي ٢٠ وعاء ضغط فيما يتعلق بهذا المنتج وهذا النوع من التغليف لكبرى الشركات الأوروبية التي تعمل في مجال تحويل الأرز والحبوب.

تزويد القطارات السريعة الـ TGV بتكنولوجيا الـWIFI

توفر الخدمة الجديدة Clic TGV للعملاء إمكانية مشاهدة سلسلة برامج إخبارية وترفيهية على شبكة الـWifi وذلك خلال رحلتهم على متن القطارات السريعة الـTGV وقد بدأت المرحلة التجريبية لخدمة Clic TGV في منتصف نوفمبر ٢٠٠٣ حيث ستستمر لمدة ستة أشهر على خطوط الـ TGV التي تربط بين باريس وبوردو ويو.

إذ سيتيح للركاب فرصة الإختيار مابين متابعة المعلومات العامة مثل النشرة الجوية اليومية، الأخبار، الموضوعات المتخصصة أو المعلومات الخاصة بقطارات الـTGV مثل التوقيتات، خط السير والمحطات والمعلومات السياحية عن المناطق التي يتم عبورها أو الأفلام والألعاب المتفاعلة الـinteractif. كما سيسمح أيضاً نظام Clic TGV بإستقبال أو إرسال الرسائل الإلكترونية عن طريق توفير خدمة الرسائل الإلكترونية الشخصية. إلى جانب ذلك فإنه بالإمكان إستئجار أجهزة كمبيوتر شخصية مزودة بنظام الـWifi من محطة القطار بقسم الـCinetrain. وبالنسبة للركاب الذين لديهم أجهزة كمبيوتر محمولة مزودة بنظام الـWifi وبسماعات فإنهم يستطيعون الحصول مجاناً على خدمة Clic TGV إذ يسمح كود دخول بربط أجهزتهم بتلك الخدمة. ومن المقرر أن تؤدي هذه المرحلة التجريبية إلى إعتماد مبدأ تشغيل نظام الـWifi على متن قطارات تتحرك بسرعة ٣٠٠كم / ساعة فضلاً عن إعتماد نظام ربط القطار بشبكة أرضية. ووفقاً لنتائج الدراسة التي سيتم إجرائها على العملاء فإنه بالإمكان نشر خدمة Clic TGV على خطوط أخرى.

شركة Ary France Internatioal تصمم طراز جديد من أقواس عزف الآلات الوترية الطراز الجديد الـHybrid مكون من خشب الـpernambuco مع خامات مركبة ذات تكنولوجيا عالية.

قامت مكاتب الأبحاث والتطوير بشركة Ary France بتصميم طراز متطور Hybrid من أقواس عزف الآلات الوترية والذي يحظى بحماية خاصة. إذ يتكون من خشب الـpernambuco مع خامات مركبة عالية التكنولوجيا. ومن ثم فإن النتيجة رائعة. فقد تم الحصول على قوس بصوت براق متوازن حيث يتمتع بسرعة ودقة الإستجابة في الإستخدام مع ضمان نغمة وثبات فريد من نوعه.

فهذا القوس الـ Hybrid يتميز بنفس رد فعل أقواس الكربون وبنفس حساسية وكمال صوت أقواس الـ pernambuco عالية الجودة. وهو شديد الثبات حيث يتوافق مع مختلف أنواع القطع الموسيقية التي يتم عزفها. وقد تم إختباره من قبل الموسيقيين الأعضاء في أوركسترا غرفة الموسيقى المتخصصين في الموسيقى الكلاسيك، الوطنية، الأيرلندية أو الجاز.

في إطار شراكة، مجموعة FRANCE TELECOM تقوم بتجربة نظام الـ Medical Mobile Emergency أو خدمة محمولة للإسعافات الطبية



قامت مجموعة France Telecom بالتعاون مع شركة Cardiogap وخدمة الإسعاف أو المساعدة الطبية الطارئة في مدينة أفينيون (SAMU 84) وذلك لإختبار حل فريد من نوعه حول نقل متواصل للمعلومات الطبية الخاصة بالمريض الذي يتم إسعافه. إذ يتم في الزمن الفعلي إبلاغ مقر خدمة الإسعاف الـ SAMU بتطور حالة المريض المنقول وبظروف عملية النقل أثناء توجهه إلى مركز الإسعاف. وقد أمكن تحقيق خدمة نقل المعلومات بشكل مستمر بفضل شبكة المحمول الـGPRS الخاصة بشركة Orange.

خدمات الإسعاف والطوارئ: قطاع شهد تطوراً كبيراً يتعين على خدمات الإسعاف حالياً التزايد الكبير في الإتصالات (أكثر من ١١ مليون إتصال) وكذا المهام المطلوب تنفيذها. إلى جانب ذلك فإن مشاكل حركة المرور (من تباطؤ وإزدحام) داخل المدن الكبيرة تمثل في بعض الأحيان عقبة حقيقية بالنسبة للتوجه إلى مراكز العلاج. وفي إطار توفير كفاءة أكبر لخدمات الإسعاف الطارئة فإنه من الضروري تحسين جودة عمليات التدخل. ومن ثم فإن مرحلة نقل بيانات المريض المنقول بسيارة الإسعاف إلى مركز الطوارئ أصبحت مرحلة إستراتيجية وحيوية.

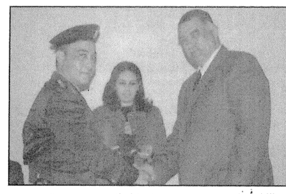
إحتفالية جمعية تنمية المجتمع لضباط القوات المسلحة

بمصطفى كامل بالإسكندرية بعيد الأسرة لعام ٢٠٠٤



المنصة من اليمين الأستاذ/ سليمان يوسف رئيس مجلس إدارة الإتحاد الإقليمي للجمعيات والمؤسسات الخاصة ثم الأستاذ / علاء عبد الخالق وكيل وزارة الشئون ومدير مديرية الشئون الإجتماعية ثم اللواء أ.ح/محمد الديب رئيس مجلس إدارة الجمعية ثم مندوب السيد اللواء أ.ح/ فؤاد سند قائد المنطقة الشمالية العسكرية ثم اللواء مهندس/ عثمان محمد نائب رئيس مجلس الإدارة.

أقامت جمعية تنمية المجتمع لضباط مصطفى كامل بالإسكندرية إحتفاليتها السنوية بعيد الأسرة يوم ٢٠/٣/٢٠٠٤ بنادى الفتح للقوات المسلحة بحضور العميد/ مصطفى عباس مندوباً عن السيد الواء أ.ح/ فؤاد سند قائد المنطقة الشمالية العسكرية والأستاذ/ علاء عبد الخالق وكيل وزارة الشئون الإجتماعية بالإسكندرية ومدير مديرية الشئون الإجتماعية والأستاذ/ سليمان يوسف رئيس الإتحاد الإقليمي للجمعيات والمؤسسات الخاصة بالإسكندرية وأعداد كبيرة من الضباط والعائلات قاطنى مصطفى كامل حيث كان على رأس المستقبلين للضيوف اللواء أ.ح/ محمد الديب رئيس مجلس إدارة الجمعية والذى ألقى كلمة دافئة للترحيب بهم وزجل من تأليفه بعنوان عيد الكل ثم ألقت الدكتورة/ نجدة لطفى زجل بعنوان "تحية للأم فى عيدها" ثم تحدث الأستاذ/ علاء عبد الخالق وكيل الوزارة مرحباً بالحضور وأثنى على جهود الجمعية فى لم شمل الأسر وتكريمهم فى عيدهم وشكر الجمعية ورئيسها على المستوى الرفيع والراقى لهذه الإحتفالية. وتم منح شهادات التقدير والهدايا التذكارية لكل من : الأم المثالية: الدكتورة/ فادية عقداوى - الأب المثالى: لواء/ عادل السيد خليفة - الجدة المثالية: الحاجة/ زينب يوسف حسن - الجد المثالى: لواء / زكريا محمد حسين - الأسرة المثالية: لواء بحرى أ.ح/ حسن خميس التومى - أب جد مثالى: المستشار/ أحمد طه يس. كما تفضل اللواء أ.ح/ محمد الديب رئيس مجلس إدارة الجمعية بإهداء ميدالية الجمعية لكل من : لواء أ.ح/ فؤاد سند قائد المنطقة الشمالية العسكرية - الأستاذ/ علاء عبد الخالق وكيل وزارة الشئون الإجتماعية ومدير مديرية الشئون الإجتماعية بالإسكندرية - الأستاذ/ سليمان يوسف رئيس مجلس إدارة الإتحاد الإقليمى للجمعيات والمؤسسات الخاصة - والعميد/ رشدى أحمد فهمى مدير نادى الفتح - الأستاذ الدكتور مهندس / السيد الشرقاوى عضو مجلس الإدارة - السيدة / سهام الناضورى عضو لجنة قطاع المرأة - السيدة / ميرفت عبد الفتاح عضو لجنة قطاع المرأة - السيدة / زيزى عبد الفتاح عضو لجنة قطاع المرأة - الدكتورة / نجدة لطفى أحمد عضو لجنة قطاع المرأة - المهندسة/ شيرين مؤمن مسؤولة الحاسب الآلى السابقة بالجمعية. ثم بدأت مراسم الضيافة وأعقبها توزيع الشهادات والهدايا على جميع السادة الحاضرين.



اللواء أ.ح/ محمد الديب رئيس مجلس إدارة الجمعية يسلم درع الجمعية لمندوب اللواء أ.ح/ فؤاد سند قائد المنطقة الشمالية العسكرية



كلمة الجمعية يلقيها اللواء أ.ح/ محمد الديب رئيس مجلس الإدارة ويمينه الأستاذ/ علاء عبد الخالق وكيل وزارة الشئون مدير مديرية الشئون الإجتماعية بالإسكندرية ويساراً العميد/ مصطفى عباس مندوباً عن اللواء أ.ح/ فؤاد سند قائد المنطقة الشمالية العسكرية ثم اللواء مهندس/ عثمان محمد نائب رئيس مجلس الإدارة.



الجدة المثالية لعام ٢٠٠٤ الحاجة / زينب يوسف حسن تتسلم جائزتها من السيد / مندوب قائد المنطقة الشمالية العسكرية.



الاب المثالى لعام ٢٠٠٤ اللواء / عادل خليفة يتسلم جائزة من اللواء أ.ح/ محمد الديب رئيس مجلس الإدارة.



الأم المثالية لعام ٢٠٠٤ الدكتورة/ فادية عقداوى تتسلم جائزتها من الأستاذ/ علاء عبد الخالق وكيل وزارة الشئون

كراوية رئيساً ومحمد الديب نائباً للرئيس بالتعيين

لم تكتمل الجمعية العمومية العادية لنادى الرياضات البحرية بشرم الشيخ وبالتالى أصدر السيد اللواء أ.ح/ مصصطفى عفيفى محافظ جنوب سيناء القرار رقم (٤٣)و (٤٤) لسنة ٢٠٠٤ بتعيين مجلس إدارة مؤقت للنادى من السادة:

اللواء / حسن كراوية - رئيساً

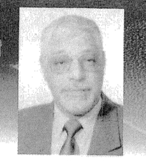
اللواء أ.ح/ محمد الديب - نائباً للرئيس

واللواء/ عز الدين عبد الرحمن - أمين للصندوق

وعضوية كل من : اللواء / محمد الجافى واللواء/ يحيى علوان واللواء / سعيد فهمى واللواء مهندس / محمود طنطاوى والقبطان / طه يس والأستاذة / هدى مصطفى والأستاذ / السيد عطية والسيدة / نيبال كراوية والمهندس / أبو بكر كفافى والدكتور / أحمد رفعت والدكتور / أسامة كامل والدكتور / محمد الحوفى والمهندس / فؤاد توفيق والمهندس / عادل عبد الرحمن والمهندس / عبد الباقى أحمد والمهندس/ صلاح عزت والسيد / أحمد الشاذلى والمحاسب / هيثم الرشيدى والمهندس/ إسلام القولى.

لواء أ.ح/ محمد الديب

والجدير بالذكر أن اللواء / حسن كراوية ترأس مجلس إدارة النادى قرابة عشرون عاماً متواصلة.



ABBREVIATIONS

المختصرات الخاصة بأعمال التجارة الدولية والتأمين والنقل البحرى والجوى

(عن مصطلحات التجارة الدولية)

عرض وتقديم محاسب رجب حسن رجب إتحاد الموانى البحرية العربية

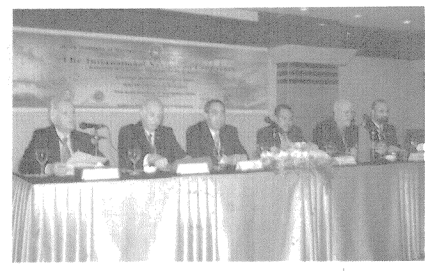
A 1	A one, First Class	درجة أولى . أعلى درجة
		(فى تصنيف اللويدز)
A.A.	Always Afloat	طفو السفينة بإستمرار
A.A	After Arrival	بعد الوصول
A.A.R.	Against All Risks	ضد جميع الأخطار (فى التأمين)
A.B	Able - Bodied Seaman	بحار لائق جسدياً
Abdnt	Abandonment	الهجر – الترك
A.B.S	American Bureau of	الهيئة الأمريكية لتسجيل السفن
	Shipping	
Abt	About	حوالى
A/C, A.C.	Account Current	الحساب الجارى (بنوك)
		(أو كشف حركة الحساب)
A/C,ACCT	Account	الحساب (بنوك)
ACC.	Accepted	مقبول
ACPT	Acceptance	القبول
A.D.	Anno Domini	بعد الميلاد (فى التقويم الميلادى)
A.D	After Date	بعد الميعاد . بعد التاريخ
ADD.	Adressed	معنون أو موجه إلى
AD VAl.	According to Value	حسب القيمة (تقدير النولون أو
		الرسوم)
ADV. FRT	Advanced Freight	النولون مدفوع مقدماً
A.F	Advanced Freight	نواون مدفوع مقدماً
a.f.a.a	As far as applicable	كما هو معمول به
A.F.B	Air Freight Bill	سند الشحن الجوى
AFTN	After Noon	بعد الظهر
AGT	Agent,Against, Agree-	وكيل . ضد . عكس
	ment	مقابل . إتفاق
AMT		الكمية . المبلغ
A.N	Amount	إخطار الوصول
A/o	Arrival Notice	لحساب ... (بنوك)
A/OR	Account of	و/ أو
A.P	And/Or	قسط إضافى
APPd	Additional Premium	ثابت. موافق عليه.
APPROX	Approved	مستحسن
	Approximate	تقريباً . على وجه التقريب
A.R		جميع المخاطر (فى التأمين)
ARRD.	All Risks	وصول . وصلت (السفينة)
ART.	Arrived	بند . فقرة . مادة فى القانون.
A/S	Article	بعد الإطلاع
ASSN	After Sight	إتحاد . شركة . جمعية
A.T.L	Association	خسارة كلية فعلية
Atl	Actual Total Loss	المحيط الأطلنطى
At.wt	Atlantic	الوزن الذرى
Av	Atomic Weight	العوارية
A/V	Average	حسب القيمة.
	Ad Valorem	منسوب إلى القيمة
A/W	(accordiding to Value)	الوزن الفعلى
A.W.B	Actual Weight	سند الشحن الجوى
	Air Way Bill	

B. or B/-	Bale. Bag	بالة. كيس. جوال
BAL	Balance	الرصيد. الباقى
BAR	Barrel	برميل
BD	Bond	سند. وثيقة
BDLS	Bundles	حزم. ربطات
B/G	Bonded Goods	بضائع محجوزة جمركياً لدفع الرسوم
BG	Bag	حقيبة. جوال
B.H	Bill of Health	الشهادة الصحية
B.K	Bank	البنك
BKGE	Brokerage	السمسرة. العمولة
B/L	Bill of Lading	سند الشحن (البحرى)
Bs/L	Bills of Lading	سندات الشحن
B.O	Branch Office	المكتب الفرعى
B.O	Buyer's Option	حسب إختيار المشترى
BRL.	Barrel	برميل
B/S	Bill of Sale	فاتورة البيع
B/S	Bill of Store	إيصال التخزين.
B/S	Bags,Bales	أكياس. حقائب. بالات
B.S.T	British Summer Time	التوقيت الصيفى البريطانى
B.T.	Berth Terms	شروط للشحن والتفريغ
B.V.	Bureau Veritas- France	هيئة فريتاس
		لتسجيل السفن بفرنسا
BX.	Box	صندوق
C.	Collected, Coast	مُحَصَّل. ساحل
C/.	Case	حالة. حادثة. دعوى قضائية صندوق
C.	Hundred, Currency,Cent	مئة. عملة. سنت.
C/A	Current Account	الحساب الجارى (بنوك)
C/A	Credit Account	الحساب المفتوح بإعتماد
C.A.D	Cash Against Documents	الدفع مقابل تقديم المستندات
Canc.	Cancelled	ملغى
C/C	Current Account	الحساب الجارى (بنوك)
C&D	Collected and delivered	تم تحصيله وسُلّم
C&F	Cost and Freight	العقد "كوست فريت" القيمة والنولون
C/F- C/FT	Cubic Foot. Cubic Feet	قدم مكعب. أقدام مكعبة
CHG	Charges	الرسوم. الضرائب. النفقات
CHQ	Cheque	الشيك
CHTRD.FRT	Chartered Freight	النولون المتفق عليه
C/I	Certificate of Insurance	بوليصة التأمين
C&I	Cost and Insurance	القيمة والتأمين
C.I	Consular Invoice	الفاتورة القنصلية
C.I.F	Cost, Insurance, Freight	العقد "سيف" القيمة والتأمين
		والنولون
CK.	Cosk	برميل خشبى للسوائل
Cmpl.	Completed	تم إنهاؤه وتنفيذه. أكتمل
C/N	Credit Note, Circular Note	إشعار الإعتماد. إشعار دورى
C/N	Cover Note	شهادة تفيد التأمين
C/O	Certificate of Origin	شهادة أصل البضاعة (المنشأ)
Co.	Company	شركة

المؤتمر الدولى للجمعية العربية للملاحة

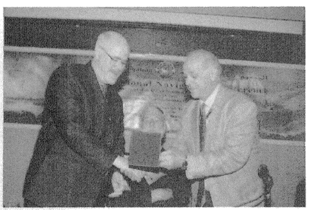
Melaha 2004

فندق السلام كونكورد - القاهرة
١٣ - ١٥ إبريل ٢٠٠٤



عقدت الجمعية العربية للملاحة مؤتمرها السنوى Melaha 2004 بالفترة من ١٣ - ١٥ أبريل بفندق السلام كونكورد، تحت رعاية معالى وزير النقل المهندس/ حمدى الشايب وقد ألقى السيد اللواء/ مصطفى خطاب رئيس هيئة الموانى والمنائر الكلمة الافتتاحية نيابة عن معالى وزير النقل، حيث ناقش المؤتمر التطورات المستقبلية لأنظمة الملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS) نظام GPS، ونظام Glonass، ونظام Galileo من حيث التصميم وتكامل أجهزة الاستقبال والموقف الحاضر. وعقد المؤتمر من خلال ١٠ جلسات ألقى خلالها ٢٦ بحثاً من مختلف بلاد العالم كندا، أمريكا، انجلترا، اليابان، تركيا، هولندا، النرويج، بولندا، كما صاحب المؤتمر معرضاً لآخر التطورات بأجهزة الملاحة من خلال الشركات العارضة من انجلترا VTTSSLtd، ومن أمريكا Odom Hydrographic Systems, Inc. و Hypack-Inc ومن فرنسا IXSEA Co. ومن كندا In Core Tec Incorporated، ومن هولندا Fugro-Omni STAR BV و CARIS BV ومن مصر Eastern Electronics، BECON، Surveying Systems، Zone Eng & Survey.

وقد حضر المؤتمر ٢٥٠ فرداً من مختلف الجهات المعنية فى جمهورية مصر العربية مثل وزارة الطيران المدنى، سلطة الطيران





المدنى، وزارة النقل، وهيئة قناة السويس، وشركات البترول، والأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى، والكلية الفنية العسكرية والكلية البحرية وأما من الدول العربية فقد حضر عدد من الربابنة بميناء الشيخ زايد وميناء ينبع من دولة الإمارات العربية ومن حرس الحدود بالمملكة العربية السعودية كما حضره عدد كبير من المتخصصين من الدول الأوروبية وأمريكا.

وقد عقب جلسات المؤتمر زيارة ميدانية للاسماعيلية بدعوة من السيد الفريق أحمد فاضل رئيس هيئة قناة السويس، حيث قام المشتركين بالمؤتمر بزيارة مركز البحوث حيث ألقى السيد الفريق رئيس الهيئة محاضرته ورد على جميع استفساراتهم، وكذلك زيارة مجمع المحاكيات بالهيئة الذى نال إعجاب جميع الحاضرين من مختلف جنسياتهم.





Barwil Egytrans

SERVING ALL OVER THE WORLD

中海集装箱运输有限公司
CHINA SHIPPING CONTAINER LINES CO., LTD.

FAR EAST & SOUTH EAST ASIA
& USA EAST COAST



EAST COAST USA



EAST AFRICA & WEST AFRICA



SEAMATES

BULCON

BC

NAVIGATION MARITIME
BULGARE, VARNA



EUROP, MEDITERRANEAN
& MIDDLE EAST.



BVQI

Certificate of Approval

Awarded to

BARWIL EGYTRANS SHIPPING AGENCIES

Bureau Veritas Quality International certify that the Quality Management System of the above supplier has been assessed and found to be in accordance with the requirements of the quality standards detailed below

QUALITY STANDARDS

ISO 9002:1994

SCOPE OF SUPPLY

PROVISION OF SHIPPING AGENCY SERVICES & RELATED ACTIVITIES

Original approval date 19/12/2000

Subject to the continued satisfactory operation of the supplier's Quality Management System, this Certificate is valid for a period of three years from:

19/12/2000

Date: 05/01/2001

UKAS
QUALITY MANAGEMENT
008

Certificate No: 76816

ALEXANDRIA HEAD OFFICE
[illegible]
[illegible]
[illegible]

TEL: 20-3-4843510
FAX:20-3-4889555
TLX:55741 BARGY UN

e-mail:barwil.alexandria@barwil.com
website:www.barwil-egytrans.com
www.barwil.com

Barwil Egytrans

غرفة ملاحة دمياط ..

لبنة جديدة لدعم مسيرة التطوير بميناء دمياط

عرض/ عبد الرحيم مصطفى

تزامن تشكيل غرفة ملاحة دمياط بتشكيلها الجديد مع مرحلة التطوير والتحديث الذى ينتهجه ميناء دمياط فى الفترة الأخيرة لينطلق كأول ميناء وطنى يدار بالإدارة الإلكترونية على خريطة الملاحة المصرية ليتبؤ مكانته ويضاهى بخدماته المتعددة على الساحة الدولية .. وقد جاء هذا التشكيل بعكس ما توقعه المراقبون فى الساحة .. فقد هبت رياح عاتية أجتثت التشكيل القديم وكشفت الأقنعة الزائفة، وأصحاب المصالح الشخصية التى عالت نفوذها وإمتلأت بطونها من وراء التشدق والخدمات الواهية التى كانوا يتصنعون بها بخدماتهم لجموع العاملين فى قطاع النقل البحرى داخل هذا الميناء.

.. ولعل الشارع الملاحى الدمياطى يختلف كثيراً عن أقرانهم فى الأماكن الأخرى فالأرقام والحسابات الدقيقة هى المعيار الأساسى الذى يستخدمه الرجل الدمياطى فى حياته اليومية .. فالوعود والمجاملات لا وجود لها فى حساباته.

.. ومن هنا كان الهدف فى أختيار مجموعة عمل تعى جيداً معطيات ومستجدات هذه المرحلة التى يمر بها السوق الملاحى اليوم بصفة خاصة وبمرحلة التطوير الكبرى الذى قارب مينائهم العملاق من الأنتهاء منه ليعلن للعالم أجمع أن مصر قادرة على مسايرة التقدم والتطوير ولا تقل موانيها أهمية فى إضافة هذه المستجدات عن الموانى الأخرى.

.. لذا كان الأختيار صعب فى هذا التشكيل، لأن دور هذه المجموعة سوف يكون عاملاً أساسياً لدعم مسيرة التطوير والتحديث لميناء دمياط العملاق.

.. وبعد جهود مضنية من إنعقاد غرف عمليات دقيقة وفاحصة وكاشفة لكل عضو جديد فى هذا التشكيل الجديد .. جاءت البشائر وهللت باختيار مجموعة جديدة كانت لها خبرتها ومدلولها على الساحة الملاحية سواء فى الداخل أو الخارج .. إضافة إلى حبهم وإنتمائهم لمينائهم الذين ينتظرون اليوم قبل الغد لينطلق ويحفر إسمه من حروف من نور على خريطة الملاحة العالمية.



اللواء بحرى عصام بدوى

.. هذا التشكيل الجديد يعى جيداً طبيعة هذه المرحلة وما تستلزمه من مساندة ودعم لمجلس إدارة ميناء دمياط لينصهر الجميع فى بوتقة واحدة لكى يصبوا إلى الهدف المنشود.

.. لذا رفعوا جميعاً شعارهم «العمل بروح الفريق الواحد» من خلال تحركاتهم وبحثهم لطبيعة المشاكل والصعوبات والمستجدات فى هذا المكان .. إضافة إلى المساندة فى عمليات التسويق لخدمات الميناء فى المحافل الدولية المختلفة، والمحافظة على سمعة الميناء الذى إكتسبه فى الفترة الأخيرة لدى المنظمات والخطوط الملاحية العالمية إضافة إلى تحويل الميناء إلى مركز لوجيستى عالمى يخدم المنطقة المحيطة ويدعم الإقتصاد القومى .. مع إعادة فتح ملفات متعددة تضيف خدمات أخرى داخل الميناء لعبوره فى مجالات أخرى بتقديم خدمات جديدة سواء فى مجال خدمات الركاب والسياحة والبضائع وصناعة الحاويات.

.. لاشك أن أجندة العمل داخل غرفة ملاحة دمياط الجديدة حافلة بالعديد من الخطط والطموحات التى تلوح فى الأفق وتدعم الأهداف الاستراتيجية و،المحلية لهذا الصرح العملاق.

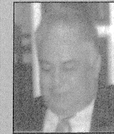


اللواء بحرى إبراهيم يوسف

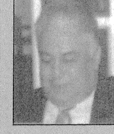
.. كل هذا يدفع مجلة «انترناشيونال» الدولية والتى تتابع عن كثب ما يحدث داخل هذا الصرح العملاق من انجاز حقيقى يحدث على أرض الواقع سوف يكون له مدلوله الحقيقى فى الغد القريب. أن تعلن أن غرفة ملاحة دمياط سوف يكون لها رونقاً خاصاً ومكانة مميزة على مستوى الغرف الملاحة الأربعة وذلك لطبيعة تواجدها فى موقع تتطلع إليه أنظار العالم فى الوقت الحالى.

.. لذا كان من الضرورى دعم هذه المجموعة بعناصر من ذوى الخبرة والريادة فى هذا القطاع لتبرز وتعطى ما تتطلبه هذه المرحلة ليكونوا ملحمة بط ولية لاستمرار مسيرة التحدى والانجاز داخل هذا الصرح.

.. الغد القريب سوف يحمل لنا العديد من الأخبار والمفاجأت والمستجدات داخل هذه الغرفة التى جاء فى توقيتها المناسب .. لتعلن أن ملحمة العمل داخل ميناء دمياط مستمرة بتحقيق الحلم الذى أصبح كل مصرى على أرض الواقع ينتظر بشغف النجم الذى يبزغ خلال الأشهر القليلة القادمة ويبشر بميلاد جديد للموانى المصرية الحديثة.



السيد/ عبد العظيم شعبان الزيدى
الرئيس



السيد/ أحمد عبد القادر العقاد
نائب الرئيس



السيد/ أحمد إبراهيم الطناحى
السكرتير العام

السيد/ ماجد لويس توفيق
أمين الصندوق



السيد/ ممدوح محسن إسماعيل
عضو مجلس إدارة منتخب

السيد/ زيادة عبد المنعم زيادة
عضو مجلس إدارة منتخب

السيد/ مصطفى محمد عبد المنعم
عضو مجلس إدارة منتخب

السيد/ فكرى طه النمس
عضو مجلس إدارة منتخب



السيد/ هشام حلمى
عضو مجلس إدارة من ذوى الخبرة



السيد/ عبد المنعم قتيلو
عضو مجلس إدارة عن الإتحاد العام للغرف التجارية الصناعية



اللواء/ نبيل لطفى
عضو مجلس إدارة عن قطاع النقل البحرى



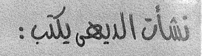
السيد/ إبراهيم شفيق
عضو مجلس إدارة عن هيئة ميناء دمياط





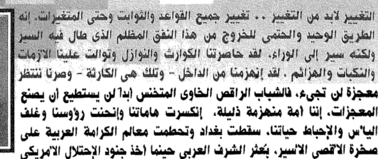
د/ عمرو النجار
عضو مجلس إدارة من ذوى الخبرة





بعدما إنهزمت الأمة من الداخل
ومات الغضب العربي
ماذا تبقى من الكرامة العربية ..؟؟





التغيير لابد من التغيير .. تغيير جميع القواعد والثوابت وحتى المتغيرات. إنه الطريق الوحيد والحتمى للخروج من هذا النفق المظلم الذى طال فيه السير ولكنه سير إلى الوراء. لقد حاصرتنا الكوارث والنوازل وتوالت علينا الازمات والنكبات والهزائم . لقد إنهزمنا من الداخل - وتلك هى الكارثة - وصرنا ننتظر **معجزة لن تجيء، فالشباب الراقص الخاوى المتخنس أبداً لن يستطيع أن يصنع المعجزات، إننا أمة منهزمة ذليلة. إنكسرت هاماتنا وإنحنت رؤوسنا وغلف اليأس والإحباط حياتنا، سقطت بغداد وتحطمت معالم الكرامة العربية على صخرة الأقصى الأسير، يُعثر الشرف العربى حينما أخذ جنود الإحتلال الأمريكى يعبث بمواضع العفة لنساء العراق، صرخات النساء لا تجد من يسمعها، يا عرب من يجير من تستجير، يا عرب أين النخوة المزعومة، نساؤكم تغتصب فى وضح النهار، أعراضكم تداس بالأقدام، مساجدكم تهدم فوق رؤوس المصلين، ماذا تبقى من الكرامة العربية؟**

الدماء تجمدت فى العروق عندما النساء تجردت فى العراق، فلا نحن أموات ولا نحن أحياء فالألسنة حية والقلوب ميتة والعياذ بالله. .إن التغيير المنشود هو ذلك التغيير الشافى . . تغيير جميع قواعد اللعبة من الأساس فالقواعد الحالية لم تصل بنا إلا إلى الذل والهوان وتغيير القواعد يستوجب تغيير الأوراق لا إعادة ترتيبها من جديد وتغيير القواعد والأوراق يحتم تغيير الأ شخاص وهذا النوع الأخير من التغيير هو لب الموضوع ولكن كيف؟ إن الموضوع جد خطير ويحتاج إلى صبر وحكمة وحنكة فالطريق الوحيد لهذا التغيير هو الديمقراطية الحقيقية وليست ديمقراطية (بوش وذيوله) الديمقراطية النابعة من الشعوب فالشعوب لا تحتاج أبداً إلى أوصياء وإنما دائماً وأبداً الشعوب واعية تعرف الصالح من الظالم والديمقراطية لن تأتى على طبق من ذهب ولكنها تحتاج إلى عمل دؤوب وإخلاص وتفانى وتحتاج إلى وعى ورقى وثقافة حتى تؤتى ثمارها وحينما تصل الشعوب إلى فهم معنى الديمقراطية وتستطيع تعاطى جرعاتها حينئذ تستطيع أن تقرر مصيرها وتختار قياداتها، وحينما تعلم تلك القيادة أنها جاءت برغبة وإرادة الجماهير ستعمل ساعتها حتماً لمصلحة تلك الجماهير وفق أولويات محددة سلفاً بالإجماع القومى والشعبى، الشعوب العربية تحتاج حقاً إلى الحرية والديمقراطية حتى تستطيع أن تتحرك فى الاتجاه السليم وعندها ستعلم أمريكا من هم العرب ومن هم أصحاب الحضارة.

أما ما يحدث الآن على الساحة العربية فهو بلا شك سبب ونتيجة فى آن واحد لكل مصائب أمتنا العربية، نصف البلدان العربية بها قواعد عسكرية أمريكية على أراضيها، تلك القواعد التى تنطلق منها الغارات الأمريكية على البلدان العربية والإسلامية الأخرى، معظم الدول العربية لا تتحرك خطوة واحدة دون إستشارة الرئيس الأمريكى وذيوله قمم عربية تنعقد وقمم عربية تلغى وقمم عربية تؤجل بمكالمة من التابع فى البيت الأبيض، إخواننا فى العراق يذبحون ونساؤنا فى العراق يغتصبون وشيوخ العرب وأثرياء النفط على المقاهى وفى الحانات يتراقصون ويشربون نخب الخيبة العربية، أموال العرب فى بنوك أعداء العرب، مشروعات العرب تقام على أرض أعداء العرب، أعداء العرب يديرون بلاد العرب، أى جهل هذا وأى تخلف؟؟ أى ذل هذا وأى خنوع؟ ويعد ذلك يسأل فيصل القاسم ويقول ..

هل مات الغضب العربى؟

يا سيد فيصل أين هذا الغضب العربى المزعوم؟

هل كان هناك غضب عربى من قبل، وإن كان هناك هذا الغضب فما هى (ملامحه) وما هى نتائجه وما هى أسبابه ومن هم رجاله؟ الغضب العربى لن يأتى لأن الرجولة العربية ذهبت حينما سمح العرب للأمريكان بركوبهم كالمطايا وجرهم كالحيوانات، إننى عربى تائه لا أعرف ماذا أفعل ولا أدرى ماذا أقول؟

إننا كعرب لا رؤية لنا ولا رؤى، لا سياسات ولا إستراتيجيات، جميع قراراتنا بمثابة ردود أفعال، نبنى آمالنا على غيرنا ونحمل فشلنا على غيرنا ونعلق دائماً وأبداً مصيرنا على غيرنا، منذ ما تابعت بحور السياسة وهزائم العرب تتوالى فمن يراهن على نتيجة الإنتخابات الإسرائيلية بين الليكود والعمل بين الحمائم والصقور، ومن يراهن على نتيجة الإنتخابات الأمريكية بين الحزب الجمهورى والحزب الديمقراطى والجميع يغرق فى التحليلات السياسية أى الحزبين سيكون بمثابة مساند للقضايا العربية وأى من الحزبين سيكون بمثابة صديقاً للعرب، وتستمر تلك التنظيرات والمناظرات سنة قبل الإنتخابات وسنة بعد الإنتخابات ثم نعطى فرصة سنة للعمل الداخلى فى أمريكا وسنتين لتجيهز الإنتخابات التالية وهكذا ضاع العرب فى الجرى وراء الإنتخابات الأمريكية تارة والإسرائيلية تارة أخرى ونسى العرب أن المعركة هى معركة بناء الإنسان العربى المحطم من الداخل أولاً، لابد أن تكون البداية إزالة آثار الهزيمة الداخلية للعرب، عندما يحس الإنسان العربى إنه إنسان له حقوق سيكون حتماً إنساناً جديداً يتحمل قضايا وطنه وعندها سيكون هناك أمل ..!!

***

International
Specified periodical international economic magazine
Puplished under license from Lebanese Ministry of Information by decree no.204/98
Editor consultant
Capt./ Assem Elsayed Ahmed
Editor in chief and manager incharge
Capt./ Hassan Mohyeldin Chaaban
Legal Advisor
Dr / Ali Awad Hassan
Editor supervisor
Abdel Salam Elsayed Ahmed
Offices
Head Office
Lebanon Beirut
P.o.b (6461/14)
Tel / Fax : (+961)-(1)-(302836)
Mobile : (+961)-(3)-(954556)
Egypt - Alex.
51.Victor Amanuel St., Smouha
Tel &Fax : (+ 2)-(03)-(4275117)
E-mail: assem355@hotmail.com
Seagull
Tel &Fax : (+2)-(03) 5745850/5760533
Suez
Capt.Ahmed Badawy
Tel-Mob. : (+2) - 0123184320
Abd El - Rehim Moustafa
Tel : (+2) - (062) -(578445)
Ismailiah
Mohamed Hussein Saleh
Tel : (+2) - (064) -(346081)
E-mail:fagr l@hotmail.com
Syria
Ibrahim Salim Deir Atany
Tel & Fax :(+963) - (43) - (711999)
Saudi Arabia - Jeddah
Tel :(+966)-(2)-(6369985)
Fax :(+966)-(2)-(6369459)
Emirates P.o.b.26882-Dubai
Shereif Salah Mokhtar
Mobile : (+971)-(6516520)
USA New York
Moh. Mahmoud El Moghazy
Tel :(+1)-(718)-(3819183)

.. تمتع بالصيف .. ولكن احترس من أخطاره

إعداد/ وسام غنيم

- الصيف وأخطار حمامات السباحة
- غدة الهيبوثلامس وحرارة الصيف
- الصيف وحرارة الشمس مشكلة كل إمراه
- الصيف والمشروبات الغازية ضرر دون فائدة

خلق الله تعالى فصول السنة لكل فصل فائدة لا يستطيع الإنسان الإستغناء عنها ولكن بطبيعة البشر غالباً ما يحولوا من النعم الربانية أخطار لأنفسهم وهانحن اليوم نقبل على قدوم فصل الصيف الذى خلقه الله لنا للإستمتاع بجماله ولكن لابد أن نحترس من الأخطاء والمخاطر (الناتجة عنها) التى تحول إستمتعنا بالصيف إلى أضرار وأمراض.

احترسوا من أمراض حمامات السباحة

قد إنتشر فى السنوات الأخيرة فكرة حمامات السباحة فى النوادى والقرى السياحية والفنادق والمدن الجديدة والفيلات الأنيسقة والتى تجذب الناس من جميع الفئات للإستحمام بها للهروب من حرارة الشمس فى فصل الصيف ولكن هذه الحمامات قد تكون وسيلة لنقل الأمراض الجلدية فأحذر من ذلك

*** أهم المعايير التى يجب أن يخضع إليها حمام السباحة**

- يجب أن يخضع الحمام لإختبارات يومية كل ساعتين وأخذ عينه من المياه وتحليلها لقياس المعدلات الكيماوية وضبطها به لسلامة وتطهير مياهه.

- يجب توفير عدد كاف من الغطاسين المدربين جيداً لإنقاذ الغرقى

- تنقية مياهه بالكربون والرمال والزلط ويضاف الكلور بكميات مناسبة وإستمرارية شفط الفضلات الموجودة به أوتوماتيكياً.

- متابعة لون المياه الموجودة به فكلما مال لونها للدكانة دل ذلك على عدم نظافة حمام السباحة والعكس صحيح ويجب عدم ترك الحمام فارغاً من المياه.

*** الأمراض الناتجة عن تلوث حمامات السباحة**

قد أشار د/ **سعد جاد الرب** إستشارى الأمراض الجلدية بالمستشفى الرومانى بالإسكندرية:

- أن "التينيا" من أكثر الأمراض الجلدية التى تنتقل عن طريق حمامات السباحة وخاصة التينيا الملونة وهى أنواع يظهر بعضها فى الرقبة والظهر والكتفين وتظهر على شكل بقع غامقة أوفاتحة عن الجلد وتصحبها قشور وحكة فى الجلد.

- وهناك العدوى البكتيرية والإلتهابات الميكروبية وهى تظهر على شكل قرح ودمامل.

- وهناك الجديرى المائى وكذلك الحصبة الناتجة عن تلوث حمامات السباحة وهناك حساسية ناتجة عن زيادة نسبة الكلور.

*** كيف نتجنب هذه الأمراض؟**

- يراعى بعد الخروج من حمام السباحة دائماً أخذ حمام مع إستخدام الصابون ومطهر إذا أمكن للوقاية من الأمراض، وقبل النزول إلى حمام السباحة يراعى وضع القدمين فى مطهر لمنع حدوث أية عدوى، ومراعاة عدم إلقاء الأطفال أى مخلفات بحمام السباحة.

حرارة الصيف وأثارها على المرأة

أشار بعض المتخصصين أن إستخدام المرأة لمساحيق التجميل والعطور فى الصيف مشكلة حيث لايمكن أن تستقرعلى البشرة لفترات طويلة بسبب العرق وحرارة الصيف الشديدة خاصة إذا إجتمعت الحرارة مع الرطوبة وقد أشارت إحدى خبيرات التجميل لتتجنب هذه المشكلة عليك القيام بالآتى:

١- تمرير قطعة من الثلج على البشرة قبل المكياج بحوالى خمس دقائق.

٢- غسل البشرة مرة واحدة يومياً بماء الورد لترطيبها ونعومة ملمسها.

٣- وضع الليمون على البشرة فى حالة البشرة الدهنية.

٤- لعلاج البثور السوداء المنتشرة حول الأنف خاصة فى فصل الصيف تغلى كمية من الماء وتضع فى إناء واسع ثم يعرض الوجه للبخار الناتج عن غلى المياه بمسافة مناسبة ثم تمرر قطنة مبلله بالكحول الأبيض على الوجه

٥- لإزالة حروق الجلد واللون الغامق الذى تسببه حرارة الشمس طوال النهار يستخدم ماسك الزبادى والعسل ويترك على الوجه لمدة ربع ساعه ثم يغسل بماء فاتر بدون صابون وكذلك ماسك الخيار المبشور الذى يغطى الوجة مدة نصف ساعة يعطى نتيجة أكثر من رائعة.

أفضل جهاز تكييف فى العالم .. داخل رأسك فلا تعمل على تعطيلة

إن الله عز وجل قد خلق جهاز تكييف مركزياً داخل جسم إنسان يقوم بعملية تكيفه مع المناخ المحيط به وهو جهاز عجيب يتمثل فى صوره "غدة" صغيرة جداً تقع داخل الجمجمة فى مستوى الأذن تسمى غدة "الهيبوتلامس"

ويحدثنا د/ مدحت عبد المعطى إستشارى الغدد الصماء والسكر فيقول:

هناك نوعان من الغدد داخل جسم الإنسان يفرز هرمونان ومواد يحتاج إليها الجسم مثل الغدة التى تفرز العصاره الهضمية فى المعده، والبعض الأخر يفرز السموم خارج الجسم مثل الغدة العرقية التى تعمل على تخلص الجسم من المياه الزائدة مع ترطبية وضبط درجة حرارته.

★ غدة الهيبوثلامس:

فهى غدة هامة جداً بالرغم من صغر حجمها فهى المايسترو والذى يتحكم فى كل وظائف الجسم من خلال إفرازات هامة بالنسبة لإحتياجاته والغريب أن غدة الهيبرتلامس لها حساسية شديدة للتغيرات التى تطرأ على درجة حرارة الدم بالتحديد، فإذا تعرض الجسم لإرتفاع درجة حرارته لوجوده فى بيئة حارة أرسلت هذه الغدة تعليمات إلى آلاف الأوعية الدموية المارة بأعضاء الجسم الداخلية بالإنكماش ويعتبر العرق نعمة من الله حيث أنه من وسائل التبريد التى يعتمد عليها الجسم وينتج من غدد على هيئة أنابيب دقيقة ملتوية تفتح أحد طرفيها فى الجلد ويتصل الطرف الأخر بالأوعية الدموية فتمتص هذه الغدد العناصر المكونة للعرق من الدم وتضعها على الجلد من خلال المسام فإحذر من إستخدام أى كريمات أو مواد كيماوية تعمل على سد المسام لمنع العرق لأن ذلك يسبب كثير من الأمراض الجلدية ويضر الإنسان وجميع الوظائف الحيوية بالجسم

فى الصيف والمشروبات الغازية ضرر وليست فائدة

أن المصريين ينفقون أكثر من مليار جنيه على شرب المشروبات الغازية بفصل الصيف حيث أوضحت الدراسات أن ٧٣٪ من الشعب المصرى يقبل على تناول المشروبات الغازية وأكثر من ٦٧٪ من الشعب يستهلكون زجاجة واحدة و٢٧٪ يستهلكون من زجاجة إلى ثلاث زجاجات وحوالى ٩٤٪ من المستهلكين يشربون زجاجتين يومياً.

- كما أشارت أرقام الأبحاث أن الذكور هم أكثر إستهلاكاً للمشروبات حيث تصل نسبتهم حوالى ٧٠٪ من حجم المستهلكين.

- يشير د/ أحمد بلال أستاذ التغذية إلى أن زجاجة المياة الغازية تعطى الجسم سعرات حرارية وطاقة دون فائدة حقيقية تعود على الجسم فالشخص يحتاج إلى ٢٠٠٠ سعر حرارى فى اليوم وزجاجة المياه الغازية بها ٦٠ سعراً حرارياً وبالتالى فتناول كميات منها مع تناول السكر فى مشروبات أخرى يؤدى إلى زيادة السعرات الحرارية دون فائدة حقيقية للجسم.

❖ بالنسبة للأطفال: شرب المياه الغازية يبعدهم عن تناول الطعام وقد يعرضهم لحالات تسمم عند إستخدامهم للزجاجات الفارغة منها لشرب أى شئ آخر فيجب مراعاة ذلك.

❖ بالنسبة للكبار: أن الكثره فى شرب هذه المشروبات الغازية عدة مرات يومياً يعمل على إرتفاع السعرات الحرارية بالجسم وزيادة السكريات مما يؤدى إلى ظهور مشكلة السمنة وعدم إتباع أى نوع من أنواع الريجيم ينتج عنه الإحباط بعدم التحكم فى الإقلال من الوزن والوصول للرشاقة المطلوبة

وأخيراً لابد أن نستمتع بما خلقه الله لنا ولكن بحرص حتى لاتندم فشهر الصيف شهر المتعة والجمال فأحرصوا على التمتع به دون أى خسائر بإذن الله.



فى ضيافة سويسرا ولمدة ٦ أشهر

الفرعون الصغير يحقق الحلم القديم للسويسريين

إعداد / ولاء حمزة

- تحول مدينة "بازل" السويسرية إلى قرية فرعونية
- الأمير أحمد فؤاد فى ضيافة الفرعون الصغير
- أقصى إجراءات تأمين للفرعون الصغير «توت غنخ آمون»

إفتتحت السيدة/ سوزان مبارك معرض الآثار المصرية «مصر فى عصرها الذهبى» الذى يقام بمتحف الآثار بمدينة «بازل» السويسرية وإنطلق الفرعون الصغير «توت غنخ آمون» من مصر ليطل على العالم أجمع من قلب أوروبا ليؤكد رسالة سلام للأوروبيين وللسويسريين بصفة خاصة.



رسالة تسامح:

لقد إختارت مصر دولة سويسرا بالتحديد لتكون أول دولة أوروبية تعرض آثار فرعون مصر الصغير بعد إحتجابه عن المعارض والمتاحف الخارجية ما يقرب من ربع قرن «٢٣ عاماً» وقد أكد فاروق حسنى وزير الثقافة فى تصريح له أن ذلك يجسد رسالة مصرية حضارية لأوروبا من خلال شعب سويسرا وهى أيضاً رسالة تسامح وخاصة بعد أن فقدت سويسرا عدداً من مواطنيها كانوا نتيجة حادث إجرامى وقع فى مصر عام ١٩٩٧م.

لماذا «بازل» بالتحديد؟

من أهم أهداف إقامة هذا المعرض فى الخارج وهو أن تدر دخلاً لمصر يسهم فى بناء المتحف المصرى الجديد المزمع إقامته فى منطقة الأهرام وأيضاً لإنشاء سلسلة من المتاحف المصرية ولقد وقع الإختيار على مدينة بازل لتكون مقراً لعرض مقتنيات توت عنخ آمون على الرغم من أنها ليست العاصمة ولا يزيد عدد سكانها عن ٢٠٠ ألف نسمة إلا أنها تضم عدداً كبيراً من المتاحف الفنية وسكانها يعشقون الثقافة ومن أجل ذلك سعى السفير المصرى ناجى الغطريفى لإقامة هذا المعرض منذ ما يقرب من ٣ سنوات أى منذ أن تولى عمله فى سويسرا وذلك من أجل عشق كل السويسريين لتاريخ مصر العريق.

فاروق حسنى

إهتمام كبير بالفرعون الصغير:

يضم المتحف ١٢٠ قطعة أثرية من آثار الملك توت عنخ آمون والدولة الحديثة تؤكد عظمة الحضارة المصرية وقد تم إقامة إحتفالية عالمية من أجل هذا الحدث وأعرب بيتى بلوم مدير متحف الآثار بمدينة بازل عن ترحيبه بحضور كلاً من فاروق حسنى وزير الثقافة والدكتور زاهى حواس أمين عام المجلس الأعلى للآثار بمصر وأعضاء الوفد المصرى وقد تم توفير عشرات الخطوط التليفونية وخطوط للأنترنت لإستقبال الحجوزات التى بلغ عددها ٥٠ ألف زائر بالإضافة إلى ١٢٠٠ مجموعة من الزائرين من جميع أنحاء أوروبا لمشاهدة الآثار المصرية الفريدة وهذه الأرقام فاقت كل التوقعات ومن المتوقع أن يصل عدد الزائرين للمتحف الذى يستمر ٦ أشهر إلى أكثر من نصف مليون زائر وقد أشار منظم المعرض إلى أنه قد تم إعادة تنظيم وصياغة المتحف على مساحة ٣٠٠٠ متر ليتلاءم مع عرض الآثار المصرية التى تضم ٥٠ قطعة للملك المصرى الصغير توت عنخ آمون و ٧٠ أخرى مختلفة من عصر الدولة الحديثة وقد تم إقامة صالات جديدة وأدوار سفلى لعرض ملامح الدولة الحديثة.

د. زاهى حورس



على هامش المعرض:

أشار د/ زاهى حواس أمين المجلس الأعلى للآثار إلى أهمية هذا المعرض الذى يتضمن قطعاً مكررة للملك توت عنخ آمون أذهلت العالم حينما تم عرضها من قبل فى أمريكا وروسيا واليابان وصرح سيادته بأن دخل المعرض سيخصص جزء منه لإقامة المتحف المصرى الجديد وسلسلة من المتاحف المصرية الجديدة كما أكد أن هذا هو أول معرض للملك توت عنخ آمون تشاهده أوروبا منذ ٢٣ عاماً وقد أعلن عن إكتشاف مدرجات حديثة لغرف تدريس فى مياه الإسكندرية وهى جزء من مكتبة الإسكندرية القديمة وأضاف أن هناك مقابر لم تكتشف بعد فى مناطق أخرى بمصر.



ناجى الغطريفى

أقصى إجراءات تأمين للفرعون الصغير:

يأتى هذا المعرض ليؤكد دعم العلاقات بين مصر وسويسرا ولتنشيط حركة السياحة وظل إقامة هذا المعرض حلماً يراود الشعب السويسرى منذ سنوات وقد إستغرق التفاوض لتأمين المعروضات قبل إقامة المعرض ٣ سنوات حرص الجانب المصرى خلالها على إستخدام أقصى درجات الدقة فى إختيار القطع وتأمين سبل المحافظة عليها من إجراءات الأمن والسلامة التى يحرص السويسريون على إتباعها وتوفيرها تكاد تصل إلى درجة تقديس المصريين القدماء لهذه الكنوز العظيمة ولذلك فهم يتعاملون معها بكل تقدير وإحترام وتم الإستعانة بأحدث التقنيات الفنية والتكنولوجية فى عمليات الحراسة والحماية وتوفير المناخ المناسب من درجات الحرارة والرطوبة والإضاءة وذلك حتى تعود لمصر سالمة إن شاء الله.

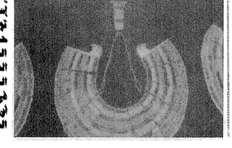


سوزان مبارك

الأمير أحمد فؤاد فى ضيافة الفرعون الصغير:

زار الأمير أحمد فؤاد هذا المتحف وقد جاء من مدينة لوزان التى يعيش فيها بصفة دائمة مع شقيقته خصيصاً لحضور المعرض ورؤية كنوز الفرعون المصرى .. وحرص على ذلك ليسعد مع الآلاف برؤية كنوز مصر العريقة وهذه هى أول زيارة له لمعرض للآثار المصرية فى الخارج وكم كان سعيداً وفخوراً للترحيب الذى تتلقاه مصر وآثارها العريقة من جميع المستويات.

ومن المعروف أن الفرعون الصغير الذى تجاوزت شهرته العصور لا يغادر مصر إلا فى حالات إستثنائية، وبذلك فإن آثار توت عنخ آمون المعروضة حالياً على التراب السويسرى تجسد روح السلام وتؤكد على دعم الحوار بين الثقافات وهذا فى حد ذاته يعد دليلاً على أن مصر إعتنقت ثقافة السلام منذ فجر التاريخ.





عادات غريبة فى الزواج:
فى قبيلة "الشيلوك" يجب قبل الزواج أن تعترف العروس للعريس بمن كانت على علاقة بهم قبل الزواج منه وعلى رئيس القبيلة أن يأتى بهؤلاء الشبان ليدفعوا تعويضاً للعريس وكلما زاد عدد الشبان زاد مقدار التعويض.

العروس الحولاء رمز الجمال!!!
قبيلة "الهوثنتون" الأفريقية رمز الجمال هناك أن تكون العروس "حولاء" منذ الصغر.. لذلك تحرص الأمهات أن تتدلى ضفائر بناتهن أمام عيونهن حتى يصبن "بالحول" وأى فتاة دون ذلك تعتبر قبيحة!!!

همسات:
ليست المشكلة أن تخطئ.. حتى لو كان خطأك جسيماً وليست الميزة أن تعترف بالخطأ وتتقبل النصح إنما العمل الجبار الذى ينتظرك حقاً هو أن لا تعود للخطأ أبداً ...

شاب بريطانى يصل إلى القطب الجنوبى:
نجح شاب بريطانى (٢٣ عاماً) فى تحقيق رقم قياسى فى السير إلى القطب الجنوبى وبذلك يصبح أصغر شاب يتمكن من إكمال هذه الرحلة الشاقة .. حيث أكمل رحلة بلغ طولها ١١٧٥كم فى ٥٠ يوماً مع العلم أن شهرى ديسمبر ويناير يعدان من أفضل وأنسب فترات السنة للقيام برحلات إلى القطب الجنوبى.

فى الساعة الواحدة:
هل تعلم إنك فى الساعة الواحدة تتكلم ٢٥٠٠ كلمة وترمش ٥٠٠ مرة ويتدفق من قلبك طن دم وتنمو أظافرك ٣٢٧ جزء من البوصة.



قنبلة وجائزة:
فى عام ١٨٦٦م ابتكر السويدى ألفريد نوبل الديناميت وكان هدفه منه تفجير المناجم والمحاجر لإستخراج المواد المعدنية منها ولكن بعد إستخدام الديناميت فى الحروب حزن نوبل بشدة وقرر إيداع ثروته الطائلة فى أحد البنوك وأوصى بأن يتم إستخدام فوائدها فى منح جائزة سنوية لمن يقوم بأعمال تفيد البشرية وقد توفى نوبل سنة ١٨٩٦م.

أوائل
- أول من اكتشف المطاط هم الأسبان منذ أكثر من ٤٥ عاماً فى أمريكا الجنوبية .
- أول حديقة حيوان أنشئت فى الصين فى القرن الثانى عشر قبل الميلاد .
- أول من أطلق على الكواكب أسماءهم قدماء المصريين وكان يشبهونها بالحيوانات.

الملك زوسر صاحب إنجازات عظيمة:
هو مؤسس الأسرة الفرعونية الثالثة وصاحب هرم سقارة المدرج الذى يعد أول بناء حجرى ضخم عرفه التاريخ ويتكون هذا الهرم من ٦ مصاطب إنخفضوا حالياً إلى ٥ مصاطب بسبب عوامل التعرية ويبلغ إرتفاع هذا الهرم نحو ٦٠ متراً وإهتم الملك زوسر بإستخراج النحاس من سيناء ومد حدود الدولة المصرية إلى ما بعد الشلال الأول بعد أن بسط نفوذه على النوبيين.

قال الحكيم
* لسان أخرس خير من لسان كاذب.
* الكذبة كرة من الثلج تتضاعف كلما تدحرجت.
* حب لغيرك ما تحب لنفسك.
* إننا لا ندرك قيمة الماء إلا عندما يجف البئر.

العمر الطبيعى للإنسان ١٢٠ عاماً!!!
أكدت دراسة علمية أجريت فى نيوزيلاندا أن الإنسان بإمكانه الحياة حتى ١٢٠ عاماً بصحة جيدة وذلك بعد إتباعه نظاماً شخصياً للعناية الصحية يستند إلى العلاج الجينى.

أم تشترى الحنان لطفلتها:
نشرت والدة الطفلة " تشانغ شين يو" البالغة من العمر ٣ سنوات إعلاناً تطلب فيه رجلاً يتظاهر عبر الهاتف بأنه والد الطفلة والمطلوب منه أن يتحدث إلى الصغيرة بين الحين والآخر بعدما إنفصلت الأم عن الأب قبل ولادتها مما جعل الطفلة تتأثر بشدة لدى رؤيتها لآباء زميلاتها بالحضانة .. وقد تقدم ٥٠ رجلاً لشغل الوظيفة التى سميت "بابا على التليفون" ووقع إختيار الأم على شرطى للقيام بدور الأب التليفونى لأنه يتمتع بصوت دافئ وحنون وقد وافق الشرطى على أداء المهمة بلا مقابل لشعوره بالحنان نحو الطفلة.

دنيا المرأة

★ أنواع الأزهار ومعانيها ★
- الأكاسيا: رمز المحبة الشديدة ، زهرة الكاميليا: رمز الإستقامة
- البنفسج: رمز الوفاء والإحترام
- البنفسج الأبيض: معناه أنى أحترمك ولكن لا أريدك
- الخشخاش: رمز التعزيه ، الزنبق: رمز الحب الطاهر النقى
- زهرة الكاميليا: رمزالإستقامة ، الورد الأبيض: رمز الشباب الطاهر
- النرجس: رمز الحب المتنوع ، الفُل: رمز الحب مع الكرامة
- زهرة اللؤلؤ: رمز الإستفسار عن مستقبل الحب.
- زهرة الليمون: رمز الحب مع السعادة.
- الزيتون: رمز البركة والسلام والطمأنينة.
- سنبلة القمح: رمز الإتحاد والكثرة.
- القرنفل الأحمر: رمز الحب المضطرم شوقاً.
- القرنفل الأصفر: رمز الإمتهان بعد الحب.
- الورد الأصفر الغامق: رمز الحب مع الجمال.
- الورد الأصفر الفاتح: رمز الحب الباطل، وقلة الأمانة.
- الياسمين الأبيض: رمز الحب واللذة.
- الياسمين الملون: رمز الحب المتفتن والتملق.
- دوار الشمس: رمز الحب الذى يميل إلى القوة.

★ الأهمية الطبية للثوم

١-يفيد فى علاج سوء الهضم والإنتفاخ وآلام البطن.

٢- يساعد الرئتين على التنفس فى حالات الربو والسعال الديكى.

٣- يفيد فى الوقاية من أمراض التيفود والدفتيريا وبعض حالات الدرن الرئوى

٤- مسح الثوم على البطن يخفف من آلام إلتهابات الجهاز الهضمى، كما يستخدم كملطف فى الحميات.

٥- يستخدم عصير الثوم فى علاج الأمراض الجلدية وآلام الأذن، كما يساعد فى التخلص من الصديد، وتخفيف حدة العرق الغزير ليلاً فى الأشخاص الذين يعانون من هذه الظاهرة.

★ كيف تكتشفين الفورمالين باللبن؟

يلجأ بائع اللبن غير الأمين إلى الكيمياء لحفظ اللبن طازجاً حتى يتم بيعه، حيث تراكم الفورمالين فى جسم الإنسان يؤدى إلى خلل فى وظائف بعض الأعضاء مثل الكبد والكلى.

ويتم الكشف بتخفيف ٣سم٣ من اللبن بـ ٣سم٣ ماء مقطر ثم إضافة ٥سم٣ من حامض الكبريتيك على جدار الأنبوبة ببطء فإذا تكونت حلقة بنفسجيه دل ذلك على وجود الفورمالين، وإذا تكون لون بنى محمر دل ذلك على سلامة اللبن من الفورمالين.

نصائح ذهبية
- تناولى الشاى الأخضر للتخلص من الدهون الزائدة والحصول على وزن مثالى.
- تناولى (٦) فناجين من القهوة يومياً لحمايتك من الإصابة بمرض السكر.
- يحتوى السكر الغامق المستخرج من قصب السكر على عناصر غذائية أكثر من السكر الأبيض ومن هذه العناصر الأملاح المعدنية والفيتامينات
- ينصح خبراء التغذية بتناول بيضة واحدة مرتين إلى أربع مرات أسبوعياً لأن الجسم يحتوى على مواد مكافحة للكوليسترول.
- الخرشوف مفيد جداً فى حالات مرض الكبد والمرارة ويعمل على خفض نسبة الكوليسترول والسكر بالدم ولكنه ممنوع لمرضى النقرس والمسالك البولية ومرضى إلتهاب المفاصل.
- تناولى الموز فإنه يحافظ على نضارة البشرة وشبابها لإحتوائه على مركبات قوية مضادة للشيخوخة.
- الزبادى دواء للحساسية وخاصة لحالات الحساسية لدى الأطفال
- حافظى على تناول وجبة الإفطار فإنها تساعد على التركيز وتجعلك أكثر يقظة وقدرة على تخزين المعلومات فى الذاكرة وتساعد على عدم التعرض لزيادة نسبة الدهون بالجسم.
- تناولى خليط (الكمون، الكسبرة الناشفة، السمسم، الملح والفلفل الأسود) وهو ما يطلق عليه (الدقة) لإحتوائه على نسبة عالية من الكالسيوم تقى من الإصابة بهشاشة العظام.

إشراقة جديدة ..
محطة حاويات دمياط .. تكسب المليون

.. لا تزال شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع تمثل نموذجاً مشرفاً فى كفاءة الأداء وحسن الإدارة وتلاحم الجهود من كافة العاملين .. وهم يتسابقون فى سباق محموم ومتواصل لتنفيذ مخطط التطوير والتحديث لتصبح الشركة قادرة على المنافسة العالمية .. وعلى إستقطاب الخطوط العالمية الكبيرة لهذه البقعة المميزة التى إكتسبت العديد من المميزات جعلتها منافساً قوياً بين محطات الحاويات العالمية بكل ثبات وإقتدار.

.. وبانطلاق فعاليات هذه الخطة التى إستمرت أكثر من عامين من التخطيط والتحديث وإستخدام أساليب التكنولوجيا الحديثة سواء فى الأجهزة أو المعدات المستخدمة وكذا إستخدام نظام E.D.I فى أساليب الإدارة هذا بجانب تطبيق نظم التسويق الخارجى من جانب الإدارة أدى ذلك إلى تحقيق الحلم وأصبح المخطط المراد تحقيقه فى فترة وجيزة حقيقة واقعية شهدت لها كافة الأوساط والمنظمات الدولية المتخصصة فى مجال تداول الحاويات وأعلنت بكل فخر وإقتدار أن محطة حاويات دمياط من المحطات الدولية المتخصصة التى قاربت على كسر حاجز المليون حاوية مكافئة .. مما وضعها فى مصاف المحطات العالمية المتميزة ..

.. وإذا كانت المؤشرات الأولية لمنظمات التصنيف الدولى تشير من واقع إحصائتها إلى وجود حوالى (١٢١٧) محطة حاويات موجودة بالفعل فى (٦٥٦) ميناءاً حول العالم .. ومن هذه الموانى يوجد (٦٧) ميناءاً عالمياً تتداول فيه أكثر من مليون حاوية مكافئة .. فإن محطة حاويات دمياط إستطاعت بكل ثبات وبعد جهود مضنية أن تحتل المحطة رقم (٦٨) فى الترتيب العالمى لتداول الحاويات وذلك من خلال إقترابها من تحقيق المليون حاوية مكافئة التى من المتوقع أن تصل إليه خلال الأشهر القليلة القادمة.

".. وعد .. وأوفى"

.. وإذا كان هذا الإنجاز يرجع أساساً إلى عوامل ومقومات أساسية وعلى رأسها "حسن الإدارة – وكفاءة الأداء – وتلاحم الجهود من كافة العاملين وعلى رأسهم قائد سيمفونية هذا الإنجاز وربان هذا الموقع العملاق اللواء المهندس/ على الدين أبو سمرة رئيس مجلس إدارة شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع الذى وضع منذ وطأت قدماه هذا الموقع المتميز .. ورسم ملحمة بطولية خاضها وجموع العاملين ليتميز هذا المكان ويجذب عيون الأجانب عليه بقدرة وتميز .. فوضع الخطة وتواصل العمل ليلاً ونهاراً بالجهد والعرق وتم إستيراد الأجهزة والمعدات الحديثة وتطبيق كافة الأساليب التكنولوجية فى كافة الجوانب الفنية .. فكان التميز حليفهم .. وتم وضع المحطة على خريطة المحطات العالمية بريادة ونجاح باهر تشرف كل مصرى وشهادة على أن عصر الرئيس/ مبارك هو عصر النهضة الحديثة .. وأنه طالما يتحقق مثل هذا الانجاز بأفكار وسواعد مصرية فهو أكبر دليل على أن مصر تنهض لتحقيق مستقبل أفضل وأنها ستلحق بركب التقدم سريعاً.

.. هذا ولم يقف الحلم فى هذا الموقع المتميز عند هذا الحد .. فهناك المزيد من الخطط والطموحات التى تلوح فى الأفق لتظل محطة حاويات دمياط هى الأولى بدون منافس فى المحطات المتخصصة للحاويات داخل مصر والمتميزة على خريطة الحاويات العالمية.

.. وذلك لحسن السمعة والإدارة التى نجحت فى إكتساب العديد من الخطوط العالمية .. وهو ما يبشر بتحقيق أرقام قياسية فى الأداء يفوق المعدل مع المحافة على نظم الجودة .. لتظل محطة حاويات دمياط بروح جديدة .. ومفهوم جديد يدعم الإقتصاد القومى .. ويجعل مصر على أعتاب الجيل السادس من الموانى العالمية .. حيث أن سفن الحاويات العملاقة تستقطب ميناء دمياط دون غيره من الموانى المصرية الأخرى لتميزه بعوامل عديدة لعل أهمها .. موقعه الفريد على البحر المتوسط .. وأعماقه التى تسمح للسفن العملاقة بالرسو وكذا تسهيلاته .. هذا بجانب قرب الإنتهاء من إدارته إلكترونياً خلال الأشهر القليلة القادمة ليصبح أول ميناء وطنى يدار إلكترونياً داخل مصر ويضاهى بخدماته موانى البحر المتوسط بكل ثبات وإقتدار.

مؤسسة حسين جودة
للخدمات الرياضية الدولية

Hussein Gouda Est.
For International Sports Services

الدورة الأوليمبية باليونان (أثينا ٢٠٠٤)

تمت التصفيات المؤهلة للدورة الأوليمبية بأثينا ٢٠٠٤ والخاصة بأمريكا الجنوبية حيث شارك المقدم ياسر حسين جودة الحكم الدولى (درجة أولى) لتحكيم أولبياد أثينا ٢٠٠٤ ضمن أحسن عشر حكام دوليين، كما كان خير سفير لمصر فى الدعاية عن إمكانية مصر فى تنظيم كأس العالم ٢٠١٠.



فى التصفيات المؤهلة للدورة الأوليمبية بأثينا سنة ٢٠٠٤ والخاصة بأمريكا الجنوبية شارك المقدم / ياسر جوده فى تحكيم تلك التصفيات للتايكوندو وكان شعار كأس العالم سنة ٢٠١٠ فى مصر يتوسط الإستقبال فى الفندق الرسمى للبطولة وبذل الحكم الدولى المصرى مجهوداً خارقاً لكى يوصل للعالم إمكانات مصر فى تنظيم هذا الحدث الكبير ولاقى قبول جيد من وفود الدول المشاركة .. وفى الصورة المقدم/ ياسر جوده ومديرة العلاقات العامة ومدير إستقبال الوفود يتوسطهم شعار كأس العالم.



لجنة الحكام الدولية للتايكوندو عقب إجتماعها فى الأوليمبياد التجريبى بأثينا (اليونان) حيث تقام هناك التجربة النهائية لجميع الدول التى تأهلت لأولمبياد أثينا سنة ٢٠٠٤ وكان المقدم / ياسر جوده الحكم الدولى (درجة أولى) والمرشح لتحكيم أوليمبياد أثينا سنة ٢٠٠٤ قد شارك فى تلك التجارب وبذل مجهود كبير فى محاولته لتوصيل معلومات عن إمكانية مصر فى تنظيم كأس العالم ٢٠١٠ وكان خير سفير لمصر فى الدعاية لذلك الحدث العظيم وفى الصورة الأولى بعض الحكام الدوليين لعدد من الدول المشاركة يحملون شعار مصر فى تنظيم كأس العالم سنة ٢٠١٠ والصورة الثانية المقدم /ياسر جوده بصحبة نائب رئيس لجنة الحكام الدولية ومندوب الإتحاد العالمى للتايكوندو لإدارة هذه البطولة يتوسطهم نفس الشعار.





زفاف سعيد

فى حفل بهيج بقاعة الهنا بفندق المحروسة تم زفاف الأستاذ / خالد الحلو محاسب بشركة رويال للخدمات البحرية (فرع الإسكندرية) نجل المرحوم/ ماهر الحلو مدير عام بشركة الورق الأهلية سابقاً على الآنسة / إنچى بالشركة الدولية للملاحة والشحن كريمة اللواء بحرى أ.ح/ إبراهيم عوض رئيس مجلس إدارة هيئة موانى البحر الأحمر السابق وحضر الحفل لفيف من ضباط القوات البحرية ورجال الأعمال والنقل البحرى وسهر الجميع حتى الساعات الأولى من الصباح

وأسرة تحرير مجلة إنترناشيونال تهنئى العروسين وأسرتيهما بالزفاف السعيد وتتمنى لهما حياة سعيدة وبالرفاء والبنين

مركز بحوث ودراسات الرأى العام

جمعية سيدات أعمال إقليم الإسكندرية

برنامج دعم مبادرات الجمعيات الأهلية

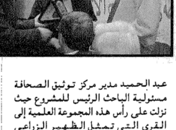
برنامج الحلقة النقاشية حول المرأة والمشروعات الصغيرة والمتوسطة بإقليم الإسكندرية



تغطية/ منال جابر

أكدت أول دراسة علمية قامت بها كلية الإعلام بجامعة القاهرة أن المرأة المصرية قادرة على الإسهام بأكبر نصيب فى مسيرة التنمية من خلال المشروعات الصغيرة والمتوسطة ..
وأشارت الدراسة إلى أن المفهوم الجديد لتنمية المرأة يجب أن ينبع من فكر المبادرة .. ولابد من ربط مسيرة التنمية بمفهوم البيئة وذلك لتحقيق الإنطلاقة المجتمعية التى يكون للمرأة والشباب دور فاعل فيها.

كانت جمعية سيدات الأعمال لإقليم الإسكندرية برئاسة السيدة وداد شلبى
قد طلبت إلى أساتذة وعلماء كلية الإعلام بجامعة القاهرة إجراء دراسة ميدانية حول واقع المرأة بالإقليم الذى تمثله فى محافظات الإسكندرية والبحيرة ومطروح وأجريت هذه الدراسة بناءاً على بروتوكول تم توقيعه بين الجمعية وكلية الإعلام وهى أول دراسة تتم على هذا المستوى وبهذا المفهوم على المستوى القومى حيث كانت الجمعية ممثلة للنشاط الأهلى بالتعاون مع "أم الجامعات" جامعة القاهرة أعرق جامعات مصر ، وبالتعاون مع جهاز مبادرات البيئة المصرى وبدأت تلك الدراسة منذ أكثر من ٦ شهور بإشراف الدكتور عاطف عدلى العبد مدير مركز بحوث الرأى العام بجامعة القاهرة وتولت الأستاذة المرموقة والباحثة المستنيرة الدكتورة ليلى



عبد الحميد مدير مركز توثيق الصحافة مسئولية الباحث الرئيس للمشروع حيث نزلت على رأس هذه المجموعة العلمية إلى القرى التى تمثل الظهير الزراعى للإسكندرية وأعماق الأحياء الشعبية بالإسكندرية وتعايشت المجموعة مع كل أفراد عينة البحث وذلك مع السيدة وداد شلبى رئيس الجمعية وبناءاً على دعوتها.

وفى يوم السبت ١٠ إبريل الماضى شهدت كلية الأحلام بجامعة القاهرة مؤتمراً مشتركاً لإعلان نتائج البحث حضره الوزير الدكتور محمود شريف رئيس لجنة الحكم المحلى بمجلس الشعب ورئيس الإتحاد العام للجمعيات الأهلية والمؤسسات الخاصة ورائد العمل الأهلى فى مصر والعالم التنموى الكبير الدكتور إبراهيم محرم رئيس جهاز تنمية القرية نائب عن الوزير اللواء مصطفى عبد القادر وزير التنمية المحلية راعى المؤتمر الذى حالت مسئولياته القومية دون المشاركة الشخصية وبعث برسالة إلى المؤتمر ..

وأناب العالم الكبير الدكتور نجيب الهلالى جوهر رئيس جامعة القاهرة فى حضور اللقاء العالم الدكتور عبد الله التطاوى نائب رئيس جامعة القاهرة ..

كما حضرته وشاركت فى فعاليات المؤتمر الباحثة الإقتصادية المرموقة والعالمة صاحبة المبادرات الفكرية التنموية الدكتورة يمن الحماقى رئيس لجنة المرأة بالمجلس الأعلى للسياسات بالحزب الوطنى الديمقراطى وعضو مجلس الشورى ، كما شارك مستر مارتن بوش مدير مشروع مبادرات البيئة الكندى والدكتوره يسرية عطا منسق المشروع والسيدة وداد شلبى رئيس جمعية سيدات أعمال إقليم الإسكندرية ..

وقد إستضافت اللقاء العالمة والباحثة اللامعة الدكتورة ماجى الحلوانى عميد كلية الإعلام بجامعة القاهرة وأحد رموز ومفاخر المرأة المصرية على ساحة العمل الوطنى والعلمى..

وشارك من الشخصيات العامة الدكتور كمال محمد قنديل عميد كلية العلوم بجامعة الإسكندرية ورئيس نادى أعضاء هيئة التدريس بجامعة الإسكندرية والدكتور عثمان الجوجرى مدير أول الصندوق الإجتماعى لإقليم الإسكندرية.. كما شارك اللواء عاصم السيد مستشار مجلة إنترناشونال ووكلاء كلية الإعلام والقيادات الشعبية للمرأة بالإسكندرية وقد تحدث الدكتور عاطف العبد مدير مركز بحوث الرأى العام عن الجهود التى بذلها العلماء والأساتذة فى بحث غير مسبوق على المستوى القومى وأكد أن هذا البحث سيتم نشره فى المجلات العلمية المتخصصة ليكون مرشداً للباحثين وجيل المستقبل.

كما تحدثت السيدة وداد شلبى فأشادت بالجهد الذى قام به المركز ومجموعة الباحثين برئاسة الباحثة الدكتورة ليلى عبد المجيد الباحث الرئيس للمشروع.. كما أشادت بدعم اللواء مصطفى عبد القادر وزير التنمية المحلية والوزير الدكتور محمود شريف رائد النهضة الأهلية للجمعيات وبجامعة القاهرة رئيس له مكانته على ساحة العمل الوطنى الدكتور نجيب الهلالى جوهر ونائبه الدكتور عبد الله التطاوى والباحثه المرموقة صاحبة المبادرات الوطنية الدكتوره يمن الحماقى عضو مجلس الشورى ورئيس لجنة المرأة بالمجلس الأعلى للسياسات بالحزب الوطنى وبتعاون جهاز المبادرات الكندى الذى يديره مارتن بوش.. والمنسق الدكتورة يسرية عطا التى قدمت كل الجهد من أجل المتابعة اليقظة لخطوات التنفيذ.



وأشارت بمشاركة الدكتور كمال قنديل رئيس نادى أعضاء هيئة التدريس بجامعة الإسكندرية والدكتور عثمان الجوجرى مدير أول صندوق التنمة الإجتماعى وقدمت تحية خاصة إلى اللواء عاصم السيد مستشار مجلة إنترناشيونال .. وإلى أسرة مجلة إنترناشيونال التى أعطت لهذا الإنجاز مايستحقه من إهتمام وأكدت أن هذه المجلة بما لها من ثقل دولى يستحق كل إشادة وشكر لأعضاء مجلس إدارة الجمعية لتعاونهم وأيضاً أعضاء الجمعية العمومية للجنة. وهكذا عاشت جامعة القاهرة العريقة يوماً خالداً من أيام العمل الوطنى كان البطل فيه رجل العلم ورجال العمل الأهلى ..

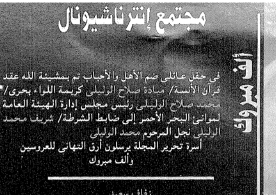
وعلى هامش المؤتمر أقيم معرض للصناعات الصغيرة والحرفية شاركت فيها المرأة حيث قدمت العارضات نماذج لمشروع مكتبة الإسكندرية وغيرها من الخارج، أشرف عليه اللواء محمود الشرقاوى المسئول عن الحرفيات بالجمعية .. وعرضت السيدات أشغال يدوية وخياطية ..

وأعربت السيدة وداد شلبى رئيس الجمعية عن أملها أن يكون هذا المعرض بداية لسلسة من المعروضات فى الخارج.

مجتمع إنترناشيونال

ألف مبروك





فى حفل عائلى ضم الأهل والأحباب تم بمشيئة الله عقد قرآن الأنسة/ ميادة صلاح الوليلى كريمة اللواء بحرى/ محمد صلاح الوليلى رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر إلى ضابط الشرطة/ شريف محمد الوليلى نجل المرحوم محمد الوليلى

أسرة تحرير المجلة يرسلون أرق التهانى للعروسين وألف مبروك



أجمل التهانى للعروسين رحاب ومحسن بالزواج السعيد

من زياد عصام ومروة حسن

زفاف سعيد

العريس : عبد الله صالح مدير تنفيذى بالشركة المصرية الصينية

العروس: غادة محمد محمود عبد الرحيم مديرة تنفيذية بغرفة ملاحة السويس والبحر الأحمر ألف مبروك وتهنئة من رئيس وأعضاء غرفة ملاحة السويس والبحر الأحمر وأسرة تحرير مجلة إنترناشيونال





تهنئة من القلب للعروسين

إيناس ، هانى

بالزواج السعيد

مع كل التمنيات الطيبة بحياة سعيدة

من خالو/ عصام الزهيرى بقطاع النقل البحرى

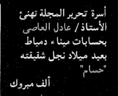
تانت/ مروى ونجلهما/ زياد



على أضواء الشمع ضمت الأهل والأصدقاء بفندق شيراتون المنتزة بتاريخ ٢٠٠٤/٣/١٢ تم زفاف المهندس طارق نجل القبطان السيد محمد عبد الوهاب كبير المرشيدن بميناء الإسكندرية الأسبق على العروس الأنسة نانيس كريمة المهندس سعد شحاتة

تهنئة قلبية من الأستاذ /عبد الحميد عنبر والعائلة واللواء عاصم السيد أحمد وأسرة مجلة إنترناشيونال مع أطيب الأمنيات بحياة سعيدة للعروسين

عيد ميلاد سعيد



أسرة تحرير المجلة تهنئ

الأستاذ/ عادل العاصى

بحسابات ميناء دمياط

بعيد ميلاد نجل شقيقته "حسام"

ألف مبروك



رزق الزميل

محمد طه بالشركة الدولية للملاحة والشحن والزميلة ريهام نبيل بشركة رويال للخدمات البحرية بطفلهما الأول (عمر)

بارك الله لكما

وألف مبروك



عبد الرحمن عادل عباس

ماما وبابا وخالو وعمو يحتفلون بعيد ميلاده

أسرة تحرير المجلة تهنئ

الانسة / ندى نادر

بعيد ميلادها

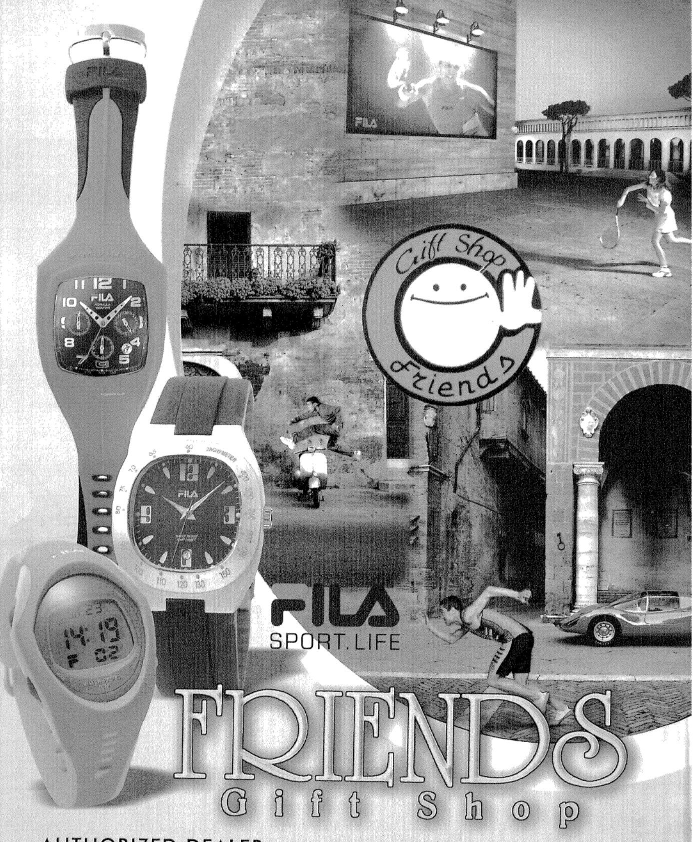
وعيد ميلاد سعيد



سالى السيد الجمال تهنئة من محمد شاكر و وداد شلبى بالنجاح الباهر فى كلية الإعلام



أهداء من الكابتن السيد البرسى سكرتير عام كرة اليد بنادى الأوليمبى لحصول فريق شركة الإسكندرية لتوزيع الكهرباء تحت رئاسة المهندس/ محمد حسين عاشور على الدرع العام لإتحاد شركات الرياضى حيث قد أشاد السيد المهندس/ غزالى محمد سليمان رئيس قطاع القوى العاملة وسكرتير عام نادى كهرباء الإسكندرية بالإنجاز الناجح الذى قام به فريق الشركة.


Gift Shop
Friends
FILA
SPORT.LIFE
FRIENDS
Gift Shop